SKRZYDLATA POLSKA

NR 42 (1066) • 18. X. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

O starcie polskich spadochroniarzy i spadochroniarek (zdjęcie niżej) na X Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bled (Jugosławia) — czytajcie na stronach 4–6. Na stronie 9 — reportaż z działalności polskiej wyprawy jaskiniowej w Alpy i roli, jaką w niej odegrał śmigłowiec (zdjęcie na dole).

Zdjęcia: T. Malinowski i J. Kibiński

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklub); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 8228 K-94

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

MELDUNKI SPOD BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY

W Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyła się uroczystość wręczenia cennych upominków oficerom z jednostek, biorących udział w ćwiczeniach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju Państw Układu Warszawskiego.

W uroczystości uczestniczyli: dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych — płk mgr Jan CIEŚLIK, szef Sztabu Wojsk OPK — płk dypl. Longin Łazowicki i sekretarz Komitetu partyjnego — ppłk mgr Edward Łukasik. Obecny był również zastępca szefa Sztabu Generalnego WP — gen. bryg. Wojciech Barański.

Na uroczystość przybyli również przedstawiciel Zjednoczonego Dowództwa państw Układu Warszawskiego gen. płk A. J. Koźmin, który zabierając głos w czasie uroczystości podkreślił m. in. wysoki poziom wyszkolenia i gotowości bojowej Wojsk OPK, spełniających istotną rolę w systemie obrony powietrznej Układu Warszawskiego. Następnie gen płk A. J. Koźmin wręczył oficerom upominki przyznane im przez dowódcę Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw Układu Warszawskiego — marszałka Związku Radzieckiego Iwana Jakubowskiego, za bardzo dobre wykonanie zadań w czasie ćwiczeń Wojsk OPK w ramach Układu Warszawskiego.

Wyróżnienia otrzymali: ppłk dypl. pil. Jerzy Rakowski, kpt. Jerzy Kowalski, kpt. Jerzy Kowalczyk.

W imieniu nagrodzonych oficerów głos zabrał płk dypl. pil. Jerzy Rakowski, serdecznie dziękując za przyznane wyróżnienia.

W przede dniu uroczystych obchodów święta Wojska Polskiego, w Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odbyło się spotkanie „córek" i „synów" jednostek Wojsk OPK. W spotkaniu uczestniczyli opiekunowie dzieci, pracownicy Oddziału Kultury i Oświaty ZP Wojsk OPK i zaproszeni goście. Obecni byli również: zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych — płk mgr Jan Cieślik i przedstawicielka ZBOWiD-u, były żołnierz batalionu kobiecego 1 Dyw. im. T. Kościuszki, późniejszy wywiadowca i partyzant Ziemi Krakowskiej — kpt. rez. Wanda Janiszewska.

W końcowej części spotkania „córki" i „synowie" jednostek Wojsk OPK z rąk zastępcy dowódcy tych wojsk otrzymali upominki książkowe i pamiątkowe listy z dedykacją. Następnie złożyli wieniec przed Grobem Nieznanego Żołnierza i uczestniczyli w uroczystej odprawie warty.

(S. J.).

ZJAZD KONSTYTUCYJNY KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH WE WROCŁAWIU

W dniach 17—18 października br. obradować będzie w stolicy Dolnego Śląska Zjazd Konstytucyjny Klubu Twórców Lotniczych, który powstaje przy Aeroklubie PRL, z siedzibą władz krajowych Klubu we Wrocławiu.

Inicjatywa powołania do życia tego rodzaju Klubu, który by zrzeszał twórców zainteresowanych tematyką lotniczą, narodziła się właśnie we Wrocławiu. Pomysł, dzięki energii tamtejszych działaczy, doczekał się dość szybko realizacji. W ubiegłym roku odbył się tam zjazd organizacyjny twórców lotniczych, który powołał kilkuosobowy Komitet, na czele z Januszem Meissnerem, mający m. in. za zadanie załatwienie spraw formalno-prawnych działania takiego Klubu oraz przygotowanie Zjazdu Konstytucyjnego KTL. Akces do Klubu zgłosiło w międzyczasie blisko 100 osób, spośród pisarzy, dziennikarzy, publicystów, muzyków, filmowców, plastyków i działaczy lotniczych.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL poparł jak najbardziej cenną inicjatywę wrocławskich działaczy i udzielił nowo powstającemu Klubowi pomocy. Działalnością twórców lotniczych zainteresowane jest Dowództwo Wojsk Lotniczych oraz inne instytucje lotnicze. Na ostatnim, wrześniowym, plenarnym posiedzeniu Zarządu Głównego APRL zatwierdzony został regulamin Klubu, stwarzając twórcom zainteresowanym tematyką lotniczą odpowiednią platformę zrzeszania się oraz działania.

Klub Twórców Lotniczych, działających właśnie przy Aeroklubie PRL, masowej społecznej organizacji lotniczej, powinien mieć z tego tytułu oczywiste korzyści, pozwalające mu na bardzo szeroką płaszczyznę działania w różnych środowiskach lotniczych kraju, które winny inspirować twórców do większego niż dotąd zajmowania się lotnictwem. Celem Klubu — zgodnie z regulaminem — jest bowiem szerzenie w społeczeństwie polskim znajomości spraw lotniczych przez zrzeszenie twórców zainteresowanych tematyką lotniczą, inicjowanie, popieranie i rozwijanie twórczości z zakresu tej tematyki w różnych dziedzinach kultury, w literaturze, nauce, publicystyce, plastyce, muzyce, filmie, fotografice, w prasie, radio i telewizji.

Twórczość lotnicza w Polsce, może z wyjątkiem literatury, nie ma jeszcze tak bogatej tradycji jak marynistyka. Klub Twórców Lotniczych ma więc przed sobą bogaty i szeroki zakres działania. Nowe władze Klubu, które wybierze wrocławski Zjazd Konstytucyjny na cztery lata, będą musiały dopiero te tradycje tworzyć i rozwijać. W dniach zjazdu twórcy zechcą niewątpliwie przedyskutować wiele nurtujących ich spraw, co pozwoli skrystalizować optymalny program działania Klubu na najbliższy okres i lata dalsze. W tych jakże ważnych i bardzo potrzebnych poczynaniach towarzyszyć będzie twórcom życzliwość wszystkich ludzi lotnictwa polskiego oraz szerokie poparcie władz lotnictwa wojskowego i cywilnego.

„Skrzydlata Polska", witając z zadowoleniem powstanie Klubu Twórców Lotniczych, otwiera swe łamy dla jego członków.

Zjazdowi Konstytucyjnemu życzymy owocnych obrad, a nowo wybranym władzom KTL wielu sukcesów w dziedzinie twórczości o tematyce lotniczej.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● NA PRZEŁOMIE września i października odbywały się na lotniskach aeroklubowych w całym kraju tradycyjne zawody latawcowe pn. „Święto Latawca". Brało w nich udział kilkanaście tysięcy dzieci i młodzieży, a także dorosłych. Patronat nad imprezami sprawowała WSS „Społem", a współorganizatorami imprez lotniczych były aerokluby regionalne, a niekiedy także redakcje miejscowych gazet. Wiele było ciekawych i pięknie udekorowanych konstrukcji latawców. Na starcie XII Jesiennych Zawodów Latawcowych w Gdańsku, organizowanych tradycyjnie przez „Wieczór Wybrzeża", Aeroklub Gdański i tamtejszy Oddział „Społem", stanęło 1 000 zawodników, a imprezę obserwowało kilkanaście tysięcy widzów. W stolicy, na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, startowało z latawcami ponad 200 zawodników. Zwycięzcy zawodów wojewódzkich brali udział w VIII Krajowych Zawodach Latawców, które odbyły się w dniach 10 — 11 października br. w Jeleniej Górze.

✶

● PO kilkumiesięcznej przerwie wznowiono 5 października br. połączenie lotnicze Koszalina z Warszawą. Codziennie kursują na tej trasie w obie strony dwa samoloty Il-14. PLL LOT zamierzają wprowadzić na linie koszalińska samoloty większe — An-24 i Il-18.

✶

● W DNIACH 6—12 października br. trwał Tydzień Ligi Obrony Kraju, podczas którego odbyło się w całym kraju wiele atrakcyjnych imprez, m. in. pokazy modeli latających. Liga Obrony Kraju zrzesza obecnie w 38 tysiącach klubów ponad 2 miliony 311 tysięcy członków. Oznacza to, że do LOK należy ponad 7 procent ludności naszego kraju.

✶

● WARSZAWSKIE zawody spadochronowe AW rozegrane zostały w dniach 13—18 września już po raz szósty. W grupie seniorów startowało 11 skoczków i rozegrano 2 konkurencje. W klasyfikacji ogólnej zwyciężył Artur Kłosowicz, przed M. Szugzdą i E. Szandelem. W grupie juniorów startowało 10 skoczków. Zwyciężyła Hanna Różycka, przed I. Pałaszem i Lidią Głodowską. Imprezie patronował Stołeczny Związek Spółdzielczości Pracy.

✶

● W AEROKLUBIE Ostrowskim powstał Klub Seniorów Lotnictwa, którego pierwsze zebranie organizacyjne odbyło się 24 września br. Prezesem ostrowskiego KSL został Józef Morisson, wiceprezesem — Stefan Finke, sekretarzem — Antoni Życzyński, a skarbnikiem — Jan Szostak. Klub liczy 14 członków. Nowemu terenowemu Klubowi Seniorów Lotnictwa w Ostrowie Wlkp. życzymy owocnej działalności.

✶

● NAKŁADEM Wydawnictwa MON ukazały się dwa kolejne zeszyty z serii „Typy broni i uzbrojenia". Są to: „Samolot myśliwski PZL P-24" (autor — Jerzy Domański) i „Rakieta „Wostok" (autor — Tadeusz Burakowski). Każdy z zeszytów ukazał się w nakładzie po 50 tys. egz. i w cenie po 7 zł.

✶

● NUMER 9 (wrzesień) miesięcznika LOK dla młodzieży „Mały Modelarz" przyniósł plan kartonowy modelu samolotu myśliwskiego PZL P-24 G. Opracowanie graficzne i opisowe — Bohdan Wasiak (Łódź). Cena egz. 4,50 zł.

✶

● W STOLICY Dolnego Śląska tegoroczne Dni Lotnictwa obfitowały w szereg imprez związanych z jubileuszem 25-lecia Aeroklubu Wrocławskiego. Jak co roku, na lotnisku czynna była wystawa sprzętu lotniczego. W dniach 17—20 września rozegrano samolotowe mistrzostwa Wrocławia z „pasażerami na gapę", z udziałem przedstawicieli środowisk twórczych stolicy Dolnego Śląska. Współorganizatorem tej imprezy była tradycyjnie redakcja „Słowa Polskiego", która obchodziła również jubileusz 25-lecia W szkołach podstawowych i średnich miasta i województwa zainaugurowano Olimpiadę Wiedzy Lotniczej. Odbyły się liczne spotkania młodzieży z seniorami lotnictwa, lotnikami wojskowymi i sportowymi, projekcję filmów lotniczych oraz okolicznościowe wystawy.

✶

● ODSZEDŁ do rezerwy ze względu na stan zdrowia mjr Stefan Orłowski — wieloletni wychowawca podchorążych Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Za nienaganną, rzetelną, 26-letnią służbę w ludowym Wojsku Polskim był wielokrotnie nagradzany i odznaczany m. in. Złotym Krzyżem Zasługi.

✶

● W PŁOCKIM Domu Kultury odbyło się spotkanie z weteranem walk powietrznych w II wojnie światowej płk. pil. Wacławem Królem.

✶

● WYDAWNICTWO MON wydało pamiętnik absolwenta Oficerskiej Szkoły Lotniczej Andrzeja Kulika pt. „Szkoła pod gwiazdami". Cena 15 zł.

✶

● PRACOWNIK Elektrowni Miejskiej w Grudziądzu i członek miejscowego aeroklubu, Roman Mechliński, opracował bardzo szczegółową i ciekawą kronikę grudziądzkiego lotnictwa, zatytułowaną „Lotniczy Grudziądz 1920 — 1945 — 1970". Obok gromadzenia materiału historycznego, z dużym uporem zabiega on również o trwałe upamiętnienie faktów związanych z 50-letnimi dziejami lotnictwa w Grudziądzu.

✶

● ZARZĄDY wojewódzkie ZMS i ZMW, Komenda Chorągwi ZHP, Kuratorium Okręgu Szkolnego, Wojewódzki Dom Kultury, „Gazeta Olsztyńska" oraz Aeroklub Warmińsko-Mazurski w Olsztynie zorganizowały Turniej Wiedzy o Lotnictwie i Kosmonautyce „Zew przestworzy".

6 LAT WIĘZIENIA ZA PORWANIE SAMOLOTU PLL LOT

Sąd w Kopenhadze skazał 5 października br. Zbigniewa Iwanickiego na 6 lat więzienia za porwanie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT. Jest to najwyższy wymiar kary, przewidziany przez ustawodawstwo duńskie.

Jak wiadomo, w dniu 5 czerwca br. Zbigniew Iwanicki po sterroryzowaniu załogi granatem zmusił pilota samolotu lecącego ze Szczecina do Gdańska do zmiany kursu i lądowania w Kopenhadze. Władze duńskie odmówiły wydania przestępcy, czego domagał się rząd polski.

GOSPODARSKIM OKIEM PRZED ZIMĄ

„DLA nas, lotników, zima zaczyna się już pierwszego października."

Stwierdzeniem tym, które wypowiedział dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Zygmunt Burzym pod adresem jednego z naczelników portów lotniczych, spokojnie obiecującego usunięcie wykrytych na jego terenie usterek „do nadejścia zimy", zaczynam te kilkanaście poniższych zdań. Można by je również nazwać refleksjami, jakie wyniosłem z przebiegu narady naczelników portów lotniczych odbytej we wrześniu br. na Okęciu.

Była to bardzo pracowita, solidna narada. Obecny był na niej także dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — mgr Mieczysław Kowieski. Celem jej, w głównych zarysach, było omówienie realizacji zamierzeń inwestycyjno-remontowych i stanu przygotowania portów do eksploatacji jesienno-zimowej oraz szereg innych problemów.

Pozwolicie jednak, Czytelnicy, że zanim powiem o samej naradzie — wskoczymy razem, prędziutko, na teren bazy Działu Transportu Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu. Nigdy tam, w czeluściach Okęcia, nie byłem, a i Wy zapewne również. Bo zawsze, gdy mowa o Okęciu, opisuje się „śmigłe odrzutowce", „błyszczące srebrem Iły", „drążący uszy gwizd silników" itd. itp. Znamy to wszyscy. Rzadko natomiast zagląda się do ludzi przyziemia, a już najrzadziej — przyziemia nie związanego ściśle, bezpośrednio, z samolotami.

A to też jest ważne. Ba, w obliczu zimy — bardzo ważne, niezastąpione.

Ogólne wrażenie: wzorowy, wprost wojskowy porządek. Wielka czystość. Ludzie — jednakowo, schludnie ubrani, w jasnogranatowych kombinezonach. Dyspozytornia — panuje wzrokowo nad całym terenem. A maszyny?

Na pierwszym planie — samochody ciągniki KRAZ, dalej — samochody ZIŁ z pługiem rotacyjnym, na końcu — zamiatarki samozbierne W-63.

Oto, od lewej zaczynając, potężne samochody — ciągniki siodłowe KRAZ radzieckiej produkcji. Służą one do odśnieżania pasów startowych przy pomocy przyczepnego pługa lemieszowego, lub jako ciągniki do urządzenia szczotkowego SICARD, względnie do ciągnienia naczep z benzyną. Obok — samochody specjalne z pługiem wirnikowym ZIŁ do odśnieżania lotniska. Dalej — lotniskowe podciśnieniowe zamiatarki samozbierne W-63 do oczyszczania z drobnych zanieczyszczeń metalowych, odprysków betonu, kamyków, piasku, pyłu i innych zanieczyszczeń dróg startowych, manipulacyjnych oraz powierzchni postoju samolotów na lotnisku.

Chodźmy dalej.

Rząd samochodów terenowych Star 660 M1. Służą one do odśnieżania pasów startowych przy pomocy tłoczepnych pługów lemieszowych, zaś latem jako ciężki środek transportu. Parę kroków dalej — i już oryginalny twór: samochód szczotko-polewaczka Star. A za nim — SICARD. Kiedy lekko przestraszony zapytałem po cichu, co to właściwie jest, wesoły mechanik, z tajemniczą miną, odprowadził mnie na bok i szepnął do ucha: „Kanadyjskie urządzenie szczotkowe do odśnieżania, kapewu?"

— A jak działa? — zapytałem.

— Bardzo dobrze. Nie wolno tylko tego urządzenia wprowadzać na lotnisko już zaniedbane, zapuszczone. Na zadbanym — funkcjonuje bez zarzutu.

Obejrzałem jeszcze boksy warsztatowe, gdzie dokonywane są naprawy bieżące całego sprzętu bazy. Bardzo dobre wrażenie. Pytam jednego z mechaników: — W takich warunkach, to i pracować się chce, prawda? Popatrzał na mnie uważnie, a potem rzekł: — Proszę pana, żeby żyć, trzeba zarobić, ażeby zarobić, trzeba mocno popracować. Teraz — tu się pracuje. Nowy kierownik, Jerzy Iwasyna, dokonał wiele. Teraz pracuje się z przyjemnością. Wszyscy się rozumiemy, jesteśmy skonsolidowani.

Psiakość, zagadałem się. Wszyscy poszli już na naradę, a ja tu jeszcze tkwię. Cóż, żegnajcie, mili towarzysze z bazy. Szybko ściskam dłonie brygadzistom Władysławowi Pyciowi, Stanisławowi Mangale, Marianowi Zatońskiemu oraz ich podwładnym Tomaszowi Korczakowi, Leszkowi Zalewskiemu i Mieczysławowi Jędrzejczakowi (innych nie zdążyłem obskoczyć). Biegnę na naradę.

Miała ona szczególny charakter. Choćby — organizacyjnie. Dwa stoły naprzeciw siebie, za jednym: naczelnicy wydziałów ZRLiLK, za drugim: naczelnicy portów terenowych.

Ci z terenu składali szczegółowe relacje ze stanu realizacji zamierzeń inwestycyjno-remontowych oraz przygotowania do eksploatacji jesienno-zimowej, zaś ci z centrali — kontrolowali wykonawstwo uprzednio zleconych prac.

Obraz — na ogół budujący. Sprzęt jest do zimy przygotowany jeszcze lepiej niż w roku ubiegłym. (A był to, jak wiadomo, rok triumfalnej przewagi transportu lotniczego, stanu lotnisk, nad innymi środkami transportu krajowego.). Przyjemnie jest słuchać, gdy niemal wszyscy zgodnie meldują: Sytuacja dobra, kłopotów większego kalibru nie ma, zimy się nie boimy, inwestycje i remonty przebiegają bez zakłóceń.

Tak, to właśnie **to coś nowego.** Nie skarżą się, radzą sobie sami we własnym zakresie. O pomoc proszą z niechęcią, w rzeczywiście ważnych przypadkach.

Tak, radzą sobie sami. Tak jak ci w Bydgoszczy, którzy większość inwestycji sprytnie wykonali w ramach gwarancji, jak ci z Rzeszowa, którzy potrafili sobie zapewnić stałych, niezawodnych wykonawców, jak ci z Wrocławia, którzy z dumą oświadczyli, iż absolutnie nie mają żadnych kłopotów! W głęboki podziw wprawiła mnie drobiazgowa, superdokładna relacja naczelnika portu w Katowicach p. Reginy Śnitko-Moroz. „Jesteśmy gotowi — zakończyła pani Regina. — Są to staruszkowie, ale (i tu aż poczerwieniała) pracują ofiarnie, lepiej od młodszych. I jeszcze proszę o buty dla ludzi, którzy odśnieżają".

Tak wygląda SICARD, urządzenie szczotkowe do odśnieżania pasów.

Oto niektórzy z zebranych na naradzie naczelników portów: Regina Śnitko-Moroz (Katowice), Józef Stankiewicz (Wrocław), Aleksander Cybowski (Rzeszów) i Eligiusz Hirnle (Gdańsk).

Najlepsi pracownicy Działu Transportu Centralnego Portu Lotniczego otrzymują nagrody pieniężne i dyplomy uznania. W środku — stoi: dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr Mieczysław Kowieski, obok z prawej dyrektor ZRLiLK Zygmunt Burzym i naczelnik Wydziału Organizacyjnego — Tomasz Pindor.

Kierownik Działu Transportu CPL — Jerzy Iwasyna.

Dyrektor Zygmunt Burzym, jego zastępcy Zdzisław Gorzkowski i Jan Zarański, naczelnicy Rodziewicz, Kempa, Norejko i inni — to ludzie wymagający. Postronnemu obserwatorowi wydawałoby się nawet, że za bardzo. Ale to nieprawda. Tak musi być.

Z tym się zgadzają, akceptują to w pełni terenowi pracownicy ZRLiLK. Dlatego też — na ich naradach nie ma utyskiwań. Nie ma wymigiwania się od roboty. Jest głębokie, rzetelne, obywatelskie zrozumienie uczciwego wykonywania obowiązków.

JERZY ZARĘBSKI

Widok z przodu na pługi rotacyjne samochodów ZIŁ. Zdjęcia: M. Kobrzyński

ALPEJSKI TURNIEJ

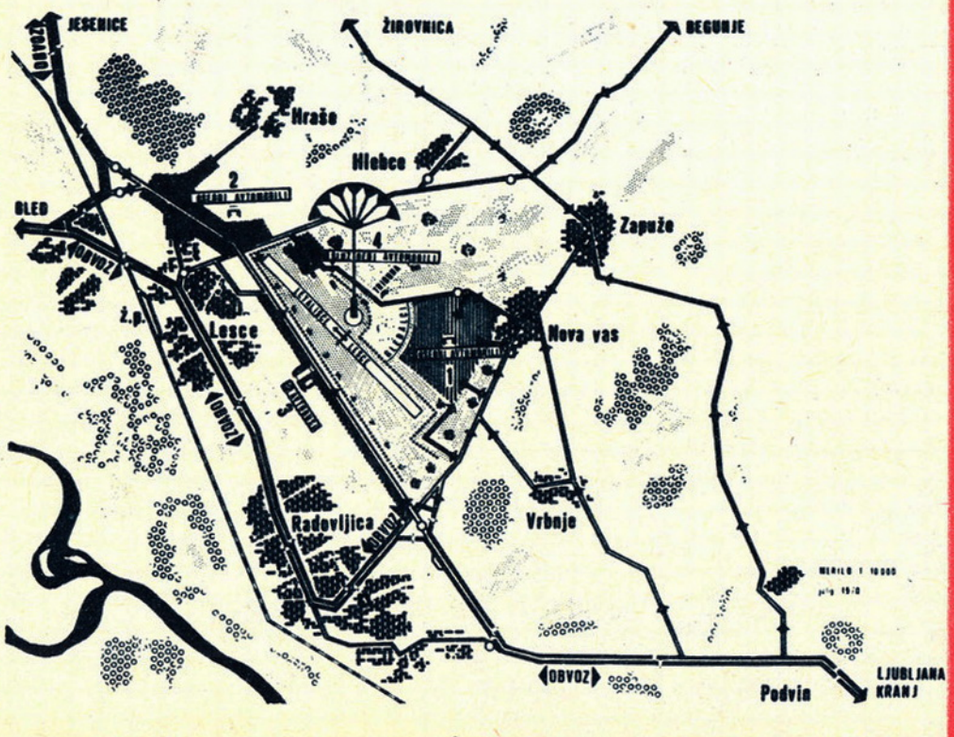
BLED 70

TADEUSZ MALINOWSKI
Korespondencja własna z Jugosławii

CZTERNASTU reprezentantów naszego kraju uczestniczyło w dniach od 6 do 20 września br. w X Spadochronowych Mistrzostwach Świata. Rozegrano je w Lesce Bled w północnej Jugosławii.

Ekipę polską stanowili: kierownik – Jerzy ŚWIĄTEK, trener – Bolesław GARGAŁA, zawodniczki: Regina JESKE, Anna KWAŚNIK, Krystyna LIGOCKA i Janina ZWIERZCHOWSKA, zawodnicy: Sylwester JAKUBOWSKI, EDWARD LIGOCKI, Ryszard OLSZOWY, Henryk ROZWADOWSKI i Stanisław SIDOR. Ponadto w skład ekipy wchodzili: sędzia międzynarodowy – Mieczysław KAMIŃSKI, pilot – Gabriel LEGWANT oraz dziennikarz – Tadeusz MALINOWSKI.

O mistrzostwach świata i udziale w nich polskiej reprezentacji pisze nasz specjalny wysłannik do Jugosławii. (red.)



Powyżej: Mapka plastyczna obrazująca położenie miejscowości Bled i Lesce. U dołu mapki, w środku, zaznaczono lotnisko. Poniżej: Mapka lotniska i okolic lotniska Lesce Bled.

PO dość długiej podróży z Warszawy przez Bratysławę, Wiedeń, Villach oraz Jesienice, polska ekipa skoczków spadochronowych dojechała szczęśliwie — rano 4 września — do stacji kolejowej Lesce Bled. Tutaj, w oczekiwaniu na autobus organizatora mistrzostw, kierownik ekipy zaimprowizował, na stojąco, krótką odprawę. Była to w rzeczywistości koleżeńska rozmowa.

Tymczasem spoza rannej mgły coraz wyraźniej rysowały się kontury otaczających nas gór. Chwilę później szczyty pokryły się złotym blaskiem słońca. Widzialność stawała się lepsza. Na wszystkie strony wspaniały widok. Wtem zabrzmiał wyraźny dźwięk silnika lotniczego. To jugosłowiański samolot sportowy, zapewne lecący ze stolicy Słowenii — Ljubljany, wykonał duży krąg, a następnie schował się w dali poza zielonym szpalerem drzew.

„Tam na pewno jest lotnisko" — wszyscy pomyśleli o tym jednocześnie.

Ktoś nawet dla potwierdzenia powiedział:

— Spotkamy się tam, jeśli nie dzisiaj, to jutro...

Ktoś inny zanucił piosenkę: „Jeśli nie dziś, to jutro na pewno skoczymy z nieba i zdobędziemy ten ważny dla nas cel..."

Obserwuję twarze członków ekipy, rzuca się w oczy zmęczenie podróżą. Wielu skoczków nałożyło płaszcze.

Już blisko godzinę czekamy na małej stacyjce kolejowej. Szukamy jakichkolwiek oznak, świadczących, że w tej właśnie miejscowości, za dwa dni, nastąpi otwarcie mistrzostw świata. Nie ma informacji na ten temat, nawet plakatu. U nas, w kraju, pomyślano by o tego rodzaju popularyzacji imprezy sportowej. Jeden z zawodników wyjaśnia krótko i zwięźle:

— Słuchajcie, to żadne niedopatrzenie. Na pewno wisiały plakaty, ale były tak atrakcyjne, że po prostu zabrano je sobie na pamiątkę...

Nadjechał wreszcie autobus. Szybko ładujemy spadochrony i zajmujemy wygodne miejsca na fotelach. Po kilkunastu minutach przyjeżdżamy do celu naszej podróży. Otrzymujemy zakwaterowanie w hotelu PARK, położonym nad jeziorem Bled.

Przydział łóżek — kto z kim zamieszka — następuje szybko i sprawnie. Pokoje są dwu- i trzyosobowe. Nasze cztery panie uzyskały pomieszczenie nieco większe i wygodniejsze pod względem sanitarnym. Mają do swej dyspozycji po prostu prysznic.

Hotel robi wrażenie wygodnego, dobrze urządzonego i nowoczesnego. Ale to tylko pierwsze wrażenie. Nie zaliczany jest do najlepszych hoteli w Bledzie, oczywiście pod względem komfortu.

Po kilku minutach wszyscy są odświeżeni i gotowi do wyjścia na śniadanie. Restauracja położona jest po drugiej stronie ulicy, nad brzegiem jeziora. Otrzymujemy do swej dyspozycji duży stół, oczywiście złożony z kilku małych stolików, na którym kierownik restauracji stawia miniaturową biało-czerwoną flagę.

Po śniadaniu, zgodnie z decyzją kierownika i trenera, zawodnicy udają się na spoczynek. Szybko zresztą zasypiają. Są zmęczeni. Dopiero po obiedzie udajemy się na krótki spacer po Bledzie.

Spoglądając na załączoną mapkę, łatwo zorientować się, że Bled położony jest w malowniczym terenie górskim. W zasięgu wzroku znajdują się Alpy Julijskie. Miasteczko Bled liczące blisko 5 tysięcy mieszkańców dysponuje kilkunastoma hotelami, a także domami wypoczynkowymi, w których znajduje się około 4 100 łóżek. Ponad jeziorem, na wysokości około 100 m na skale, stoi zamek obronny z XI wieku, dostępny dla zwiedzających. Góruje nad okolicą i należy do głównych atrakcji turystycznych.

SPADOCHRONOWY

Bled znany jest z wielu imprez, jakie przygotowuje się tutaj osobom przybywającym na wypoczynek lub odwiedzającym tę miejscowość turystom. Organizowane są interesujące festiwale telewizyjne, muzyczne, a także festiwale piosenki. Przeprowadza się także ciekawe imprezy sportowe, w tym regaty. Od maja do października, każdego niemal dnia, coś się dzieje nowego w Bledzie. Program kulturalno-rozrywkowy jest bardzo bogaty. Wszystko niemal wyłącznie dla turystów, oczywiście za pieniądze. Ceny są wysokie... wyższe niż gdzie indziej. Powód: miejscowość atrakcyjna.

W godzinach wieczornych przeprowadzamy towarzyskie rozmowy z przedstawicielami różnych ekip. Rozmowy te kontynuujemy również i w dniu następnym. Uzyskujemy ciekawe informacje o przygotowaniach poszczególnych drużyn narodowych do mistrzostw świata. Oczywiście interesują nas najbardziej te wszystkie szczegóły, które dotyczą przygotowań i to tych ekip, które uważane są za najlepsze i jednocześnie pretendują do tytułów mistrzowskich.

Wiemy już, że ekipa radziecka przybyła tutaj wcześniej i to w składzie bardzo licznym. Dowiadujemy się też, że zawodnicy ci już się zaaklimatyzowali i co najważniejsze — intensywnie wykonują skoki. Z przeprowadzonych rozmów wynika, że spadochroniarze ZSRR, Bułgarii, NRD i Czechosłowacji uczestniczyli w zawodach międzynarodowych, w lipcu i sierpniu, na terenie Bułgarii jak i NRD. Był to sprawdzian poziomu zawodniczego, a właściwie treningu przygotowawczego do mistrzostw świata. W podobnych zawodach uczestniczyli skoczkowie francuscy, amerykańscy i kanadyjscy. Uwagę naszą zwrócił na przykład fakt, iż w spotkaniu międzynarodowym USA — Kanada przeprowadzonym przed mistrzostwami świata lepsze wyniki wywalczyli Kanadyjczycy.

Dowiedzieliśmy się również, że gospodarze mistrzostw — Jugosłowianie — przygotowali się starannie do tej wielkiej imprezy światowej. Mieli jednak trudności z zestawieniem zarówno drużyny kobiecej jak i męskiej. Dotychczasowi reprezentanci tego kraju, z różnych powodów (wiek, warunki zdrowotne, praca zawodowa itp.), nie mogli uczestniczyć w przygotowaniach do mistrzostw świata. Stąd też w składzie tej ekipy zobaczyliśmy nowe twarze.

Mija 4 września — pierwszy dzień pobytu w Bled. Po kolacji wszyscy idą spać. Następnego dnia — po śniadaniu — mamy wyjechać na lotnisko. Nasi zawodnicy zgłoszeni są już do skoków treningowych.

Na lotnisko — 5 września — przybywamy wraz ze sprzętem o godzinie 8.00. Odnajdujemy nasz namiot z napisem POLJSKA. Kierownik i trener załatwiają sprawy organizacyjne w kierownictwie mistrzostw, zawodnicy przygotowują się do skoków, a ja w tym czasie zgłaszam się w biurze prasowym. Tego samego dnia przekazuję kierownictwu propagandy mistrzostw krótkometrażowy film o tematyce spadochronowej pt. „Między niebem a ziemią". Tym samym zostaje on zgłoszony do pokazu filmów spadochronowych.

I oto jestem w pobliżu koła. Stopniowo zaczynają lądować zawodnicy różnych krajów.

Wreszcie skaczą nasi zawodnicy. Ich wyniki nie odbiegają od rezultatów najlepszych skoczków zagranicznych. Równie dobre wyniki uzyskują sportowcy polscy w drugiej kolejce skoków treningowych, przeprowadzonych tego samego dnia w godzinach popołudniowych. Nastrój w ekipie jest doskonały. Wszyscy zadowoleni są z wykonanych lądowań. Co prawda były to tylko skoki zapoznawczo-treningowe, nie liczone rzecz zrozumiała w ogóle do punktacji, ale ważne dla każdego zawodnika. Skok treningowy przed mistrzostwami uważany jest ogólnie za wizytówkę zawodnika, bądź prawo wstępu dla niego na mistrzostwa. Nie tylko w moim przekonaniu, ale również kierownika, trenera i kapitana drużyny, właśnie takie nieoficjalne zaproszenie uzyskaliśmy swymi bar-

Otwarcie X Spadochronowych Mistrzostw Świata. Reprezentanci 27 krajów stanęli przed trybuną. Jako dziesiąta, od prawej, stoi ekipa polska.

Widok na trybunę. Pierwszy rząd miejsc zajęli przedstawiciele władz państwowych Jugosławii, władz lotniczych oraz członkowie Komisji Spadochronowej FAI.

Fragment skoków pokazowych w dniu otwarcia mistrzostw świata. Oglądało je około 15 tysięcy widzów. Część publiczności widoczna jest na zdjęciu.

BLED 70

ALPEJSKI TURNIEJ SPADOCHRONOWY

CIĄG DALSZY ZE STR. 5

dzo dobrymi lądowaniami w celu lub w jego pobliżu.

Z różnych wypowiedzi, które do nas docierają, dowiadujemy się, że Polacy w ogóle do tej pory nie byli brani pod uwagę w rywalizacji indywidualnej jak i drużynowej, tak kobiet, jak i mężczyzn. Informacje te nasi zawodnicy przyjmują ze spokojem.

Skoki treningowe obserwują trenerzy i kierownicy poszczególnych ekip narodowych. Widzę przy kole przedstawicieli Bułgarii, Francji, Związku Radzieckiego, USA, NRD i Czechosłowacji. Prawie wszyscy notują wyniki, obliczają oraz wymieniają między sobą spostrzeżenia. Zachowują się tak jak podczas rozgrywania konkurencji, której wyniki zadecydują o zajętym miejscu.

Z rozmów niektórych trenerów zagranicznych oraz ich lakonicznych wypowiedzi wynika niedwuznacznie, że Polacy podczas skoków treningowych zaprezentowali nieoczekiwanie wysoki poziom zawodniczy. Te centymetrowe lądowania zaskoczyły naszych przeciwników sportowych.

Kierownictwo ekipy polskiej, jak i poszczególni nasi zawodnicy, obserwowali skoki zawodników innych ekip. Obserwacja cudzych skoków bowiem jest bardzo pouczająca i stanowi część składową szkolenia spadochronowego.

Kapitan naszej drużyny, Edward Ligocki, nie należy do ludzi zbyt rozmownych. Ocenia fakty bardzo trafnie. Swoje uwagi i opinie umie precyzować w sposób przekonywający i jednocześnie nie budzący wątpliwości. Charakteryzuje go spokój, skoncentrowanie uwagi i stanowczość. Cieszy się dużym autorytetem tak wśród doświadczonych zawodników, jak i młodych wyczynowców.

Po zakończeniu skoków treningowych pytam Edwarda Ligockiego:

— Panie Edku, jak Pan ocenia nasze wyniki na tle rezultatów uzyskanych przez skoczków zagranicznych?

Chwilę patrzy na mnie i jakby daje do zrozumienia, że za wcześnie na wypowiadanie opinii na ten temat. Wkrótce jednak dochodzi do wniosku, że łatwo się mnie nie pozbędzie, więc odpowiada:

— Nie widziałem wszystkich lądowań. Sam przecież skakałem. Porównując jednak uzyskane przez nas wyniki z wynikami czołowych zawodników świata, można śmiało stwierdzić, że są one równorzędne lub bliskie równorzędnych. Dzisiejsze rezultaty dadzą wiele do myślenia tym, którzy nie doceniali naszych możliwości zawodniczych.

Z lotniska wyjeżdżamy już z pewnym rozeznaniem stanu przygotowań i poziomu sportowego niektórych ekip zagranicznych. Znamy już reprezentacje wielu krajów, z wyjątkiem drużyny radzieckiej, której ostateczny skład nie został podobno jeszcze ustalony.

O godzinie 21.00 wszyscy uczestnicy mistrzostw świata spotkali się w salach reprezentacyjnych hotelu GOLF, na przyjęciu zorganizowanym przez władze miejskie. Po krótkich, oficjalnych przemówieniach, w samorzutnie utworzonych grupkach osób, przystąpiono do rozmów towarzyskich. Na stojąco, z lampką wina w ręku, gawędzono o sprawach bliskich wszystkim tutaj obecnym — o spadochroniarstwie i jego perspektywach.

Właśnie na tym przyjęciu dowiedziałem się o próbach prowadzonych z nowymi spadochronami, rozmawiałem z przedstawicielami wytwórni sprzętu spadochronowego, usłyszałem wiele ciekawych szczegółów o technice łączenia się skoczków w powietrzu, począwszy od trzech do dwudziestu osób, a także filmowania podczas spadania, wprowadzania konkurencji sztafetowej do mistrzostw i zawodów krajowych oraz wielu innych, o których postaram się napisać oddzielnie.

Wielu dyskutujących spotkało się już po raz drugi lub trzeci na mistrzostwach świata. Odnawiano lub zawiązywano znajomości. Z naszej ekipy do znanych zawodnikom zagranicznym skoczków należał Edward Ligocki. Często podchodzili do niego sportowcy innych drużyn. Tradycyjnym klepnięciem się po ramieniu i krótkim „Jak się masz Ligocki" lub „Hallo Ligocki" witali naszego skoczka.

Członkowie ekipy polskiej rozmawiali — jak zdążyłem zaobserwować — ze skoczkami bułgarskimi, jugosłowiańskimi, japońskimi, amerykańskimi, francuskimi, radzieckimi i kanadyjskimi.

Niezwykle i oryginalnie prezentowali się zawodnicy meksykańscy. W jasnokawowych mundurach, ozdobionych przesadnie „złotem", w wysokich butach z dużymi ostrogami mogli śmiało uchodzić za generałów. W rzeczywistości nosili mundury z dystynkcjami niższych oficerów i to nie lotnictwa. Wśród nich byli trzej bracia de Velasco.

Przed godziną 23.00 opuszczamy salę. Część zawodników zagranicznych uczyniła to już wcześniej. Wielu jeszcze pozostaje. Nic dziwnego. Gra doborowa orkiestra. Pary tańczą. Piękne dziewczęta uśmiechają się zachęcająco. Kelnerzy podają kanapki, napoje chłodzące i wyskokowe. Zabawa dopiero się zaczyna. Nasi sportowcy nie zdradzają ochoty na pozostanie. Wolą odpocząć po skokach treningowych, a właściwie po całodziennym pobycie na lotnisku i wyniesionych stamtąd wrażeniach. Tego samego zdania jest kierownik ekipy i trener.

Po przyjściu do hotelu dowiadujemy się bliższych szczegółów dotyczących wyjazdu na lotnisko i ceremonii otwarcia mistrzostw.

Ranek dnia następnego, 6 września, zapowiada piękną, słoneczną pogodę. Do południa czas wolny. Zawodnicy wykorzystują go na zwiedzenie zamku, spacer, względnie odpoczynek nad jeziorem. Na godzinę przed otwarciem mistrzostw cała ekipa jest już na lotnisku.

W tym miejscu należy się czytelnikowi wyjaśnienie. Otóż lotnisko Lesce Bled znajduje się przy szosie Ljubljana—Bled, w odległości 2 km na wschód od stacji kolejowej. Położone ono jest na wysokości 504 metrów nad poziomem morza. Ma kształt nierównego prostokąta o wymiarach 300x1 400 metrów. Na lotnisku znajduje się budynek portowy, hangar oraz mniejsze zabudowania. Koło do skoków spadochronowych na celność lądowania usytuowano w pobliżu trawiastego pasa startowego. Ze zbudowanej trybuny dla około 2 tysięcy osób można dobrze oglądać przebieg skoków.

Lotnisko jest siedzibą Alpejskiego Ośrodka Lotniczego.

Lesce Bled to nazwa powstała z połączenia dwóch miejscowości. Nazwę tę używa się głównie do określania lotniska i stacji kolejowej. Tak Bled jak i Lesce nie używają nazwy łączonej. Zresztą Bled leży w odległości około 14 km od lotniska.

Teren lotniska udekorowano skromnie. Nad trybuną flagi państwowe tych krajów, które uczestniczą w mistrzostwach. W środku godło FAI. Po prawej stronie dwa maszty, na które wciągnięte zostaną flagi: jugosłowiańska i FAI. Trybuna wypełniona po brzegi. Dookoła, gdzie tylko okiem sięgnąć, reklamy i jeszcze raz reklamy. Nie mają one nic wspólnego z lotnictwem. Polecają natomiast różnego rodzaju wyroby codziennego użytku, artykuły spożywcze. Nic dziwnego: Słowenia to wielki okręg przemysłowy Jugosławii.

Dochodzi godzina 14.00. Stoję z kamerą na lotnisku i czekam na fanfary. Orkiestra zamarła w bezruchu. I oto kapelmistrz daje znak. Fanfarzyści unoszą trąbki. Rozlega się hejnał X Spadochronowych Mistrzostw Świata.

Ciąg dalszy za tydzień

Polska ekipa spadochronowa przed hangarem w Lesce Bled. Stoją od prawej: Gabriel Legwant, Bolesław Gargała, Edward Ligocki, Ryszard Olszowy, Regina Jeske, Krystyna Ligocka, Jerzy Świątek, Janina Zwierzchowska, Sylwester Jakubowski, Anna Kwaśnik, Stanisław Sidor, Henryk Rozwadowski i Mieczysław Kamiński.
Zdjęcia: T. Malinowski

XVII LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI im. FRANCISZKA ŻWIRKI

Nad górami, dolinami...

WRZEŚNIOWE przedpołudnie u podnóża Tatr. Jak w „Opowieściach wiatru północnego" lodowata wichura dmie, duje — powiedzieliby górale, pędzi, rozbija ciemne chmury o szczyty, granie, percie i turnie. Przyroda, wszystko co żyje, jakby się skuliło w obawie przed niezwykłą o tej porze — wszak na reglach nie widać jeszcze jesiennych odcieni brązów, żółci i czerwieni — falą chłodu. Ale ja mam szczęście. Stoję na niewielkim garbku mniej więcej w połowie południowego stoku Gubałówki. Tu, za lasem i na zawietrznym zboczu jest dość zacisznie, a nawet, gdy na chwilę pojawi się słońce, ciepło i przytulnie. Na to urocze miejsce nie trafiłem przypadkiem, a jak najbardziej służbowo (co podkreślam dla spokoju sumienia ob. głównego księgowego wydawnictw). Po prostu chcę podpatrzeć uczestników XVII Lotu Południowo - Zachodniej Polski w akcji, kiedy walczą na trasie, na finiszu konkurencji. Właśnie tędy, od Bukowiny przez skraj Zakopanego ku Nowemu Targowi, prowadzi ostatni odcinek krzywki. Skomplikowanego zadania nawigacyjnego, tym trudniejszego, że od załogi wymagana jest sekundowa regularność przelotu oraz identyfikacja obiektów ze zdjęciami.

1

2

3

4

Na horyzoncie „Wilga" SP-EAX. Stanisław Merliński i Jerzy Garus reprezentują Aeroklub Radomski, klub, który już dawno imponuje mi swoimi ambicjami i wynikami. „Wilga" ścina nieco wybrzuszenie trasy, silnik dudni na wysokich obrotach. Wyraźnie pilot nadrabia czas. Oj, czyżby było niedobrze? Szkoda mi Marlińskiego. Walczy zajadle we wszystkich rodzajach sportu lotniczego, jest także uzdolnionym szybownikiem i akrobatą, ale nigdzie nie może zdobyć miana „najlepszego". Dlaczego? Jaka jest recepta na sukcesy? Wytrwałość? Szczęście? Talent? Praca? Ba, kto to wie na pewno...

Między „Wilgą", a dwunastoma „Gawronami", które lecą po tej samej trasie, dłuższa przerwa... Niemal — wydaje się — u moich stóp całe, szeroko rozbudowane Zakopane. Zawsze piękne, choć tu i ówdzie zeszpecone blokami zupełnie nie w tatrzańskim stylu. Dalej regle i wyraźnie zarysowane kontury dolin. Na wprost — Dolina Strążyska, dla mnie najbliższa. Tylekroć nią schodziłem z gór i w niej bez końca mógłbym słuchać Siklawicy.

1. Stanisław Marliński (z prawej) i Jerzy Garus latali na jedynej „Wildze". 2. Od lewej: Jan Kamiński, Jan Bryniarski i Zbigniew Starosz. 3. Nadzieja krakowskiej sekcji samolotowej — Marian Wajda i Wiktor Kijak. 4. Władysław Gawlik (z lewej) i Jerzy Klajmon odnieśli zwycięstwo nad rywalami. Brawo!

Zdjęcia: autora

A nad tym wszystkim ściany i żleby, wreszcie — tatrzańskie szczyty. Mogę się śmiało przyznawać do mojej górskiej miłości, bo od dawien dawna ludzie Tatr i lotnictwa byli sobie bliscy, często stanowili jedność. Może dlatego, że ze szczytów podobnie jak i z perspektywy lotu inne jest spojrzenie na tę ziemską rzeczywistość. Wszystko stąd wydaje się piękniejsze. Niewidoczne są drobne brudy i — tak niestety powszechna — bezinteresowna zawiść. Może dlatego, że na górskich ścianach i w powietrzu najszybciej się sprawdzają ludzkie charaktery i rzadko tu spotkasz kogoś o małym duchu. O tym, jak silna jest ta więź, mówią nazwiska czołowych narciarzy i szybowników zarazem — Leopolda Tajnera i Jana Kuli. Do dziś niedoścignionym bohaterem przestworzy jest Stanisław Józefczak. Wielu sławnych wychowanków ma Aeroklub Tatrzański, z którego bezinteresownej gościny korzysta teraz XVII Lot.

Ale oto i pierwszy „Gawron" SP-CEB. Leon Bodnar i Lucjan Kaczmarek. Lecą po trasie — jak po sznurku. Bodnara jakby czas się nie imał. Nic się nie zmienił od kilkunastu lat, kiedy to doglądał na Żarze moich lotów. Przez cały ten okres poświęcał swoje latanie innym i dopiero teraz debiutuje na zawodach. Wynik nie jest adekwatny do jego umiejętności pilotażowych i ambicji, co wyraźnie go drażni. Cóż, drogi przyjacielu, frycowe trzeba płacić. Nie bez kozery walczyliśmy o zwiększenie liczby zawodów i dlatego tak cenimy Aeroklub Śląski, w którym Bodnar jest szefem wyszkolenia, za wiele ciekawych imprez.

SP-CHD. Marian Wajda i Wiktor Kijak. Po energicznych ruchach sterami widać, że pilot jest młody, że największe lotnicze przygody — jeszcze przed nim. Ale czas przelotu — według moich obliczeń — idealny. Załoga ta to przyszłość Aeroklubu Krakowskiego. Zasłużonego klubu, w którym wyrósł Wojnar i Nowotarski, Grabowski, Siemiątkowski, czy znakomite pilotki Zajączkowska i Zachara. Tradycyjnie już podwawelski klub jest organizatorem Lotu. Imprezy, która nie raz przewyższała rangą mistrzostwa Polski... XVII, obecny Lot, został zakwalifikowany do II ligi, ale organizacyjnie — pamiętajmy o bardzo ograniczonych środkach — zasłużył na pierwszą klasę. A swoją drogą to ciekawe, że jednym klubom, takim na przykład jak Krakowski, chce się coś robić „poza planem"", a innych całymi latami nie spotykamy na afiszach. Interesujący mógł być wykaz imprez w poszczególnych klubach w ciągu ostatnich lat...

SP-Kilo Fokstrot Tango. Olsztyński „Gawron" z mieszaną załogą — Henryk Przybyszewski i Aniela Kisielewska — jeszcze wykonuje żmijki, czegoś szuka. Niestety, na tym odcinku nie będzie już obiektów. Coś pewno zabraknie do kompletu punktów tej sympatycznej parze. Pilotowi - instruktorowi spadochronowemu i nawigatorowi- (ce?) studentce WSR, już członkowi samolotowej kadry juniorów.

Kolejny „Gawron" SP-CHI ledwie jest widoczny. Ale słyszą go całe góry. Na metę może zdąży, ale jak ocenią jego przelot sędziowie na PKC? Bez względu jednak na wynik tej walki, wiem, że kiedy zjadę do Nowego Targu i spotkam Stanisława Maksymowicza oraz Jana Kuśnierza, zobaczę ich uśmiechniętych. Umieją wygrywać, ale potrafią też jak prawdziwi sportowcy — znosić porażki. Jeśli miałbym dać wzór sportowej postawy, to właśnie przedstawiłbym tych wrocławiaków.

Dwa samoloty SP-CKL i SP-CEM defilują w idealnych odstępach czasu. Spokojny lot wskazuje, że wszystkie dziesięć obiektów jest „w kieszeni". Pozostaje tylko rozegranie dolotu. Z pewnością to kandydaci do medalowych miejsc. Warszawiacy — Zbigniew Starosz i Jan Kamiński oraz załoga bielsko-bialska Władysław Gawlik z Jerzym Klajmonem. Zwycięstwa Gawlika, jego młodzieńcza zadziorność mimo ...dziesięciu lat, budzą powszechne uznanie, podobnie jak i serce do latania. Hmm, serce. Kiedy, przed wyjazdem na mój punkt obserwacyjny piłem herbatę w orbisowskiej kafejce, pianista wygrywał melodię, którą zna cały świat. „Twoim jest serce me..." Jak to jest, że o miłości

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

do kobiet mamy tak wiele pieśni i piosenek, a tak niewiele skomponowano na temat uczuć do jakichś idei, spraw, dziedzin życia. A czy to są mniejsze miłości? Kiedy Adam Czepirski dyskutuje o problemach sprzętu, resursu, młodych pilotów, których szkoleniu poświęcił całe swoje życie, zapala się tak, że bałbym się w czymkolwiek mu zaoponować. Czy ktoś kazał Janowi Bryniarskiemu, kierownikowi Aeroklubu Krakowskiego, włożyć kilkaset (dosłownie!) godzin własnej, bezinteresownej pracy w przygotowanie XVII Lotu od strony sportowej? Mało tego! Tenże Bryniarski kieruje zawodami, biega po dworze za zawodnikami, choć ciężko przeziębiony ma temperaturę rzędu 38°. Albo Bolesław Łabno. Mógłby, jak wielu innych pracowników ZG APRL, spokojnie tkwić w ciepłych pomieszczeniach biurowych. A tymczasem, choć kicha i chrycha, to jednak łyka aspiryny, zmienia chusteczki i tkwi na środku nowotarskiego lotniska, na zupełnym wygwizdowie, aby tylko na mecie z dokładnością sekundy notować czasy meldowania pilotów. Stoję na Gubałówce, ale mogę się założyć, że w Nowym Targu na lotnisku grupka mechaników podskakując i zacierając dla rozgrzewki ręce, sterczy pod hangarem i wypatruje „swoich". Oni też niemerkantylnie traktują swój fach.

Oj, zamyśliłem się, a tu nowy „Gawron". SP-CKP. To już nie ta dystynkcja lotu co u poprzedników. Załoga — Włodzimierz Chmielewicz i Piotr Szczepański jeszcze czegoś szuka, jeszcze — zapewne — kontroluje czas i obliczenia nawigacyjne. Tym Warszawiakom na Locie wiedzie się nie najlepiej, ale mogę śmiało prorokować, że o Szczepańskim jeszcze nieraz — także przy okazji zawodów szybowcowych — będę miał okazję pisać dużo miłych rzeczy. Dobrze się chłopak zapowiada.

I znowu nietypowa przerwa. Niełatwa jest nawigacja w górskim terenie. SP-CKR z gdańską załogą — Eugeniuszem Kołątajem i Stanisławem Milewskim — wyraźnie się spóźnia. Za to następny „Gawron" SP-CKB, prowadzony przez częstochowskich pilotów Andrzeja Tajchmana i Andrzeja Warkiewicza, jest już idealnie w czasie.

— Ano piknie, gazdo — odrzesię do mnie jakiś człowiek, który opodal pracował na polu.

— Ano piknie, gazdo — odrzekłem jak umiałem najgrzeczniej i najbardziej po góralsku.

— Cmicie — powędrowało w moim kierunku kilka „Sportów". — Mój chłopak też puszcza latawce. W niedziele ma zawody...

— Bronek! Bronek! — Wołanie kobiety z drugiego końca pola przerwało wypowiedź mojego rozmówcy.

— Krucy-fiks. Muszę brać się za robotę — góral wyraźnie nie był zadowolony z przerwania pogawędki.

— Szczęść wam Boże — rzekł na pożegnanie i jeszcze życzył mi tyle, że gdyby Bronkowe życzenia się spełniły, byłbym najszczęśliwszym człowiekiem na ziemi...

A swoją drogą latawce istotnie zrobiły furorę w Zakopanem. Mnóstwo afiszów o zawodach. Modelarstwu przeznaczono jedną z witryn na Krupówkach. I z wielu zagród, kiedy jechałem z Nowego Targu, wyskakiwały wielobarwne ptaki na długich linkach.

SP-CER. Jan Baran i Witold Świadek z Rzeszowa. Lecą pięknie

Aeroklub Warmińsko-Mazurski reprezentowali: Aniela Kisielewska i Henryk Przybyszewski.

Andrzej Brożek (z prawej) nie ma powodu do radości, bo na finiszu stracił medalowe miejsce.

— i w czasie i w przestrzeni. Jedna z „przyszłościowych" załóg, takich, dla których przede wszystkim stworzony został system ligowy. Bo, jak to dobrze zaobserwowałem w Nowym Targu, system ten tylko wówczas dobrze spełni swoją rolę, jeśli aerokluby regionalne będą szkoliły dużo m ł o d y c h pilotów.

I znów, jak na defiladzie, w idealnym odstępie czasu kolejny samolot SP-CHP. To znów Krakowiacy — Andrzej Brożek i Tadeusz Banaś. Brożka pamiętam doskonale sprzed kilkunastu lat. Zapowiadał się jako znakomity szybownik. Miał liczne osiągnięcia. Potem jednak ten uroczy kompan z szybowisk musiał wziąć rozbrat z lotnictwem. Obowiązki zawodowe, rodzinne — były ważniejsze. Come back Brożka cieszy mnie niezwykle. Tym bardziej, że dystyngowany lot wydaje się mówić o powodzeniu na trasie. Zresztą i w innych konkurencjach, jak dotąd, miał dobre wyniki. Co to znaczy stara, dobra szkoła!

I już ostatni „Gawron" nad Zakopanem. SP-CGK z Opola. Józef Krzywda i Jerzy Przystajko. Nic nie szukają. Są o właściwej porze. No cóż, doświadczenie i rutyna. Dobrzy, znani piloci. Kiedy robią zakręt w stronę Nowego Targu — i ja opuszczam gościnny stok Gubałówki. Biegnę na dół, aby jak najszybciej dostać się na lotnisko i tam dowiedzieć się od sędziów z terenu, jak było gdzie indziej na trasie. Ciekawe też, z pewnością, będą relację zawodników, którzy zawsze po konkurencji, tak na gorąco, przeżywają jeszcze kilka razy swoje peregrynacje nad górami i dolinami.

JERZY POMIANOWSKI

PS. Oficjalne wyniki XVII Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki i poszczególnych konkurencji zamieścimy w najbliższej wkładce Aeroklubu PRL.

UDANY START SZYBOWNIKÓW W JUGOSŁAWII

TEGOROCZNE XVII Szybowcowe Mistrzostwa Jugosławii rozegrano w znanym ośrodku w Vrsacu, w dniach od 22 sierpnia do 5 września. Tradycyjnym już zwyczajem w imprezie tej brało udział dwóch polskich pilotów. Nasze barwy tym razem reprezentowali **Stanisław Kluk** oraz **Rajmund Jakób.** Kierownikiem ekipy był inż. **Janusz Ruge,** a pomocnikiem i mechanikiem — **Ludwik Kurasiak.**

18 sierpnia br. ekipa polska udała się samolotem PLL LOT do Belgradu, skąd gospodarze przetransportowali ją do Vrsacu. Tam nasi piloci otrzymali dwa szybowce konstrukcji jugosłowiańskiej „Delfin 2", o właściwościach zbliżonych do naszego „Pirata". Bezpośrednio po zmontowaniu maszyn Kluk i Jakób wykonali loty zapoznawcze. Niestety tylko ślizgowe, wobec braku termiki. Ekipa wykorzystała przywiezione ze sobą przyrządy — wariometry i busole, które zostały wmontowane do naszych szybowców.

Przez dwa dni wiała košava i nie było warunków do wykonywania lotów treningowych. Dopiero w przeddzień otwarcia mistrzostw polscy piloci oblecieli trójkąty 100 km i zapoznali się z rejonem lotniska.

23 sierpnia br. otwarto mistrzostwa. Na starcie stanęło 27 zawodników. Z zagranicznych uczestników oprócz Polaków był również Klaus Holighaus na swoim „Cirrusie". Jego loty miały charakter reklamowo-handlowy, bowiem planowana jest budowa „Cirrusów" z licencji w Vrsacu. Jeden z szybowników miejscowych latał na „Phoebusie", a pozostali na „Delfinach", „Trenerach", „Vajach". Była także jedna „Foka" i „Mucha".

I konkurencja to trójkąt 100 km. Zwyciężył Kluk — 74,644 km/h. Jakób oficjalnie zajął dopiero 17 miejsce, ale nie zaliczono mu prędkości, choć... minął metę. Gospodarze nie wykładali taśmy mety, a tylko znaki kierunkowe. Sprawa ta była przedmiotem protestu naszej ekipy, ale został on odrzucony.

II konkurencja — przelot dokelowo-powrotny długości 159 km. Wygrał Dušan — 63,451 km/h, przed Klukiem — 61,800 km/h i Jakóbem — 61,568 km/h.

III konkurencja — trójkąt 198,5 km. Kolejność na mecie identyczna jak w poprzedniej konkurencji. Dušan — 75 km/h, Jakób i Kluk po 67 km/h.

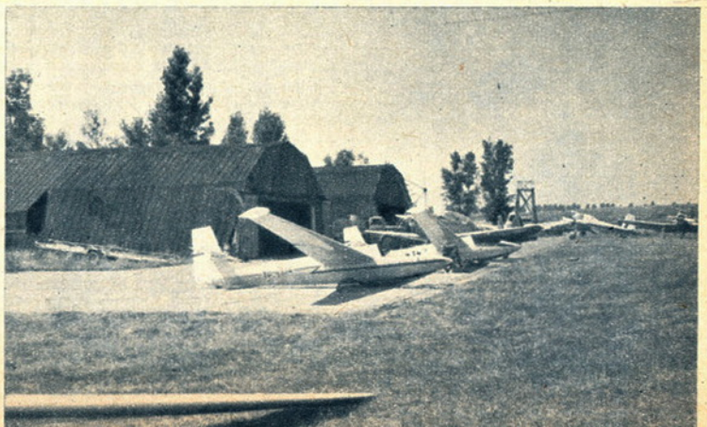
IV konkurencja — przelot docelowo-powrotny 120 km. Zwyciężył Jakób — 47,5 km/h. Kluk był czwarty — 109,5 km.

V konkurencja — przelot po wyznaczonej trasie. Polacy na miejscach 1—5 (dzielonych).

W łącznej klasyfikacji najlepszy był Ivanus Dušan — 4 643 pkt, 2. Stanisław Kluk — 4 294 pkt, 3. Rajmund Jakób — 3 960 pkt.

Gospodarze, a zwłaszcza **Dejan Gajić, Aleksandar Sekulić, Živa Frenc** i **Vasilije Stepanović,** starali się stworzyć naszej ekipie jak najlepsze warunki pobytu, zorganizowali wycieczkę do Dubrownika, ofiarowali cenne pamiątki. Za prawdziwie słowiańską gościnność — serdeczne dzięki dla naszych jugosłowiańskich przyjaciół.

Na zdjęciach: wyżej — inż. Janusz Ruge (od lewej), Stanisław Kluk, Rajmund Jakób i Ludwik Kurasiak. U dołu: „Delfiny". Foto J. Ruge.



Podwieszanie ładunku do śmigłowca.

ŚMIGŁOWCEM DO JASKINI

KORESPONDENCJA WŁASNA Z AUSTRII

Śmigłowiec z ładunkiem na trasie przelotu.

ALPINIZM jaskiniowy i lotnictwo są niewątpliwie dziedzinami dość odległymi, ale — jak się okazuje — grotołazi z wielkim dla siebie pożytkiem mogą korzystać z usług aparatów latających, a w szczególności ze śmigłowca. Pierwsze, jak sądzę, tego rodzaju wydarzenie miało miejsce 4 sierpnia 1970 roku w Alpach Salzburskich w okolicy austriackiego miasteczka Golling, w związku z polską wyprawą Klubu Wysokogórskiego do jaskini Gruberhornhöhle. Poprzednio dwukrotnie w historii alpinizmu jaskiniowego próbowano stosować zrzuty sprzętu z samolotu, ale wyniki były niezachęcające, bowiem znaczna część ładunku została rozproszona i stracona w niedostępnym górskim terenie.

Cel wyprawy nie został wybrany przypadkowo. Jaskinia, z uwagi na swoje położenie, dawała realne szanse uzyskania rekordowej głębokości rzędu 1 000 m. Wynika to ze znacznej różnicy poziomów pomiędzy otworem (1 800 m npm), a dnem doliny (500 m npm), które będąc poziomem odwodnienia terenu, stanowi teoretyczną granicę głębokości. Grotołazi austriaccy (w wyniku działalności trwającej od momentu odkrycia w 1961 r.) zbadali jaskinię do głębokości 710 m. Do dalszej eksploracji, dającej szanse uzyskania rekordu, zaprosili 11-osobową ekipę polską, do której dołączyła się trójka Austriaków. Rolę gospodarza pełnił klub grotołazów pod nazwą Landesverein für Höhlenkunde, z Salzburga.

Staraniem tej, bardzo zresztą aktywnej, organizacji zastosowano transport sprzętu i materiałów wyprawy przy pomocy śmigłowca. Chodziło o pokonanie 1 300-metrowego trawiasto-skalistego, częściowo zalesionego zbocza Gruberhornu, którym prowadzi ścieżka z doliny do bazy biwakowej w sąsiedztwie otworu jaskini. Podejście to jest nie tylko uciążliwe z uwagi na różnicę poziomów oraz znaczne stromizny. W wielu miejscach teren jest trudny i wymaga normalnej wspinaczki, a ponadto znaczne nawisy zwiększają ryzyko podczas marszu z obciążeżeniem.

Bagaż wyprawy, obliczonej na 4 tygodnie działalności, ważył ok. 1 500 kg. Składał się z 36 bębnów transportowych oraz kilkunastu worów i plecaków po 20—40 kg każdy. Dla przetransportowania całości ładunku każdy uczestnik wyprawy musiałby co najmniej 4-krotnie wykonać podejście, trwające przy takim obciążeniu 4—6 godzin. Tego rodzaju akcja, wobec ogromnej pracochłonności i straty czasu, nie mogłaby nie wpłynąć ujemnie na dalszą, właściwą działalność wyprawy. Użycie śmigłowca, jako jedynego w tych warunkach środka transportu, było dla nas wielkim udogodnieniem.

Śmigłowiec Agusta-Bell 206A „Jet Ranger" należał do austriackiego radia i telewizji (ÖRF). Pilotem był Klaus Helmut Hass, którego umiejętności w manewrowaniu maszyną budziły zrozumiały podziw obserwatorów. Sprzęt ładowano do siatki, podwieszanej następnie pod kabiną podczas zawisu śmigłowca. Ciężar załadowanej siatki wynosił ok. 200 kg. Śmigłowiec startował z boiska piłkarskiego w Golling, po kilku minutach osiągając punkt docelowy położony 1 300 m wyżej. Wyładunek polegał na odczepieniu siatki, również podczas zawisu. Operacja ta odbywała się na niewielkim skrawku terenu o umiarkowanym nachyleniu, położonym na krawędzi wielkiego kotła skalnego. Za krawędzią znajdowało się strome urwisko, nad którym podczas zawisu był ogon maszyny. Teren wyładunku był na tyle stromy, że przetransportowane bębny musiały być starannie zabezpieczane przed stoczeniem się w przepaść. Cała akcja wymagała 9 wzlotów, co zajęło 2,5 godziny, łącznie z parokrotnym uzupełnianiem paliwa. Tego samego dnia, lekko, niemal spacerkiem, podeszliśmy do miejsca biwaku, aby w ciągu kilku godzin urządzić bazę wyprawy. Nazajutrz mogliśmy rozpocząć działalność eksploracyjną.

Na zakończenie parę słów o wynikach naszej działalności w Gruberhornhöhle. Jaskinia, ze względu na swoje ukształtowanie, zawiodła nadzieje na osiągnięcie oczekiwanej

Kocioł skalny z czarnymi otworami jaskiń. Miejsce wyładunku ze śmigłowca — poniżej lewego dolnego rogu zdjęcia.

Transport do bazy. Z lewej widoczne jest dno doliny, 1 300 m poniżej.

Śmigłowiec Agusta-Bell „Jet Ranger" podczas uzupełniania paliwa. Silnik turbinowy o mocy 270/317 KM. Zabiera pilota i 4 pasażerów. Prędkość max. — 241 km/h. Pułap max. — 5 490 m. Wznoszenie — 613 m/min. Zasięg max. — 660 km.

głębokości. Wszystkie cztery badane ciągi prowadzące w dół kończą się ciasnymi, niedostępnymi szczelinami, w których znika woda, pojawiająca się ponownie kilkaset metrów niżej nad dnem doliny. Aktualne dno jaskini stanowi odkryta przez nas ogromna 95-metrowa studnia nazwana Polnische Schacht (Studnia polska). Jest to poziom 784 m. Ponadto 50 metrów dodaliśmy dla jaskini w górę od otworu. Łącznie jaskinia liczy obecnie 854 m, awansując tym z 12 na 6 miejsce w świecie pod względem głębokości.

Tegoroczna wyprawa była jedną z największych i najtrudniejszych polskich wypraw jaskiniowych, a jej wyniki nie ustępują rezultatom uzyskiwanym przez inne wyprawy do najgłębszych jaskiń świata. Do szybkości i bezpieczeństwa akcji w dużym stopniu przyczyniło się zastosowanie nowoczesnego, niezastąpionego w trudnym terenie środka transportu, jakim jest śmigłowiec.

JACEK M. KIBIŃSKI

GDY 12 września 1970 r. wystartował z Ziemi w kierunku Księżyca radziecki aparat kosmiczny „Łuna-16", można było oczekiwać, że będzie to eksperyment doniosły. Rzeczywistość przeszła jednak oczekiwania. Choć bowiem od jakiegoś już czasu brano pod uwagę możliwość przeprowadzenia takiego eksperymentu, to jednak nie sądzono, aby miał on być dokonany tak rychło i bez długiej serii prób wstępnych. Wszakże chodziło o jeden z najtrudniejszych dotychczas eksperymentów astronautycznych, wymagających skonstruowania niezwykle skomplikowanego, a zarazem niezawodnego, aparatu kosmicznego, który musiał niesłychanie precyzyjnie wykonać zaplanowane czynności i to samoczynnie, lub w oparciu o radiotelesterowanie z Ziemi. Nader precyzyjna musiała też być nawigacja aparatu. Należy bowiem pamiętać, że aparat kosmiczny spada na Księżyc z prędkością 2,5 km/s, toteż jego zahamowanie jest bardzo energochłonną, a jednocześnie precyzyjną operacją, wymagającą dużej rakiety hamującej, odznaczającej się znaczną dokładnością działania. Następnie część wzlatująca aparatu musiała osiągnąć prędkość 2,5 km/s i to w ściśle określonym momencie, miejscu przestrzeni i kierunku, gdyż tylko to umożliwiało dolot do Ziemi i trafienie w nią. Część wzlatująca musiała więc być wyposażona w pokaźną rakietę napędową. W sumie więc „Łuna-16" była niewątpliwie dużym i masywnym urządzeniem. Eksperyment miał przebieg następujący:

W dniu 17 września „Łuna-16" zbliżyła się do Księżyca i wówczas prędkość jej zmniejszono o ok. 0,9 km/s, w wyniku czego aparat stał się sztucznym satelitą Księżyca, okrążającym go na wysokości 110 km po orbicie nachylonej do płaszczyzny równika Księżyca o 70° i wykonującym jedno okrążenie Księżyca w 119 minut. W czasie tego lotu niezwykle precyzyjnie wyznaczono parametry orbity aparatu. W oparciu o nie przeprowadzono operację lądowania w planowanym rejonie i miejscu. Była to operacja dwuetapowa. Najpierw w odpowiednim miejscu orbity prędkość „Łuny-16" zmniejszono jeszcze o 20 m/s, w wyniku czego na antypodach tego punktu obniżyła się ona do wysokości 15 km. W tym miejscu rozpoczęło się ostateczne hamowanie (prędkość lotu wynosiła tam 1,7 km/s) i lądowanie. Aparat osiadł na Księżycu w miejscu o współrzędnych selenograficznych 56° 18'E i 0° 41'S, czyli we wschodniej części Morza Żyzności (Mare Foecunditatis), tuż przy równiku księżycowym. Rejon ten wybrano dlatego, aby ułatwić odlot zasobnika aparatu ku Ziemi. Lądowanie nastąpiło 20 września o godzinie 6 minut 18 czasu warszawskiego.

Dodać należy, że w miejscu lądowania aparatu panowała już noc. Można się domyślać, że postąpiono tak dlatego, aby ułatwić aparatowi dokładne zorientowanie się po wylądowaniu względem Ziemi. W czasie dnia księżycowego przeszkadzałoby w tym jaskrawe oświetlenie przez Słońce. Tym samym jednak aparat wykonywał wszystkie czynności na Księżycu nocą, a panuje tam wówczas temperatura rzędu —150° C. Naprzeciwko to oczywiście szereg istotnych trudności technicznych.

Próbki gruntu zostały pobrane przez urządzenie wiertnicze, którego działanie było zdalnie kontrolowane z Ziemi. Wiertło tego urządzenia wgryzło się w grunt na głębokość 35 cm, czyli uzyskano próbki z największej dotychczas głębokości. A dodać tu trzeba, że grunt Księżyca jest znacznie twardszy, niż to początkowo mniemano. Nader ważne jest, że pobrane zostały próbki rdzeniowe, mające postać walcowatego pręta, dzięki czemu możliwe będzie określenie pionowej budowy gruntu. Laboratoryjne badania tych próbek będą więc niezwykle cenne (oczywiście nie trzeba dodawać, że pobrane próbki zostały wsunięte do odpowiedniego zasobnika i szczelnie w nim zamknięte).

Dalszym cennym rezultatem naukowym wyprawy „Łuny-16" jest to, że pobrała ona próbki z niezbadanego dotychczas rejonu powierzchni Księżyca. Powierzchnia ta jest bowiem mniej jednorodna niż to do niedawna jeszcze sądzono. Bardzo istotne będzie więc uzyskiwanie możliwie licznych próbek z możliwie różnych miejsc powierzchni Księżyca. Właśnie technika zademonstrowana przez „Łunę-16" jest najracjonalniejszą drogą ku temu, dlatego że eksperyment taki jest 20 do 50 razy tańszy niż wyprawa załogowa i nie wiąże się z żadnym ryzykiem.

Rysunek radzieckiej automatycznej stacji księżycowej.

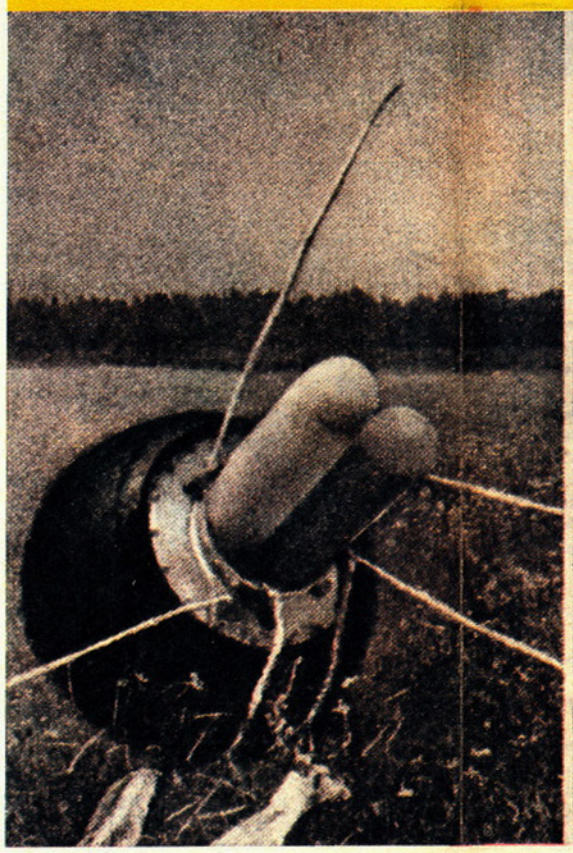
Rys. A. Sokołow — „Prawda"

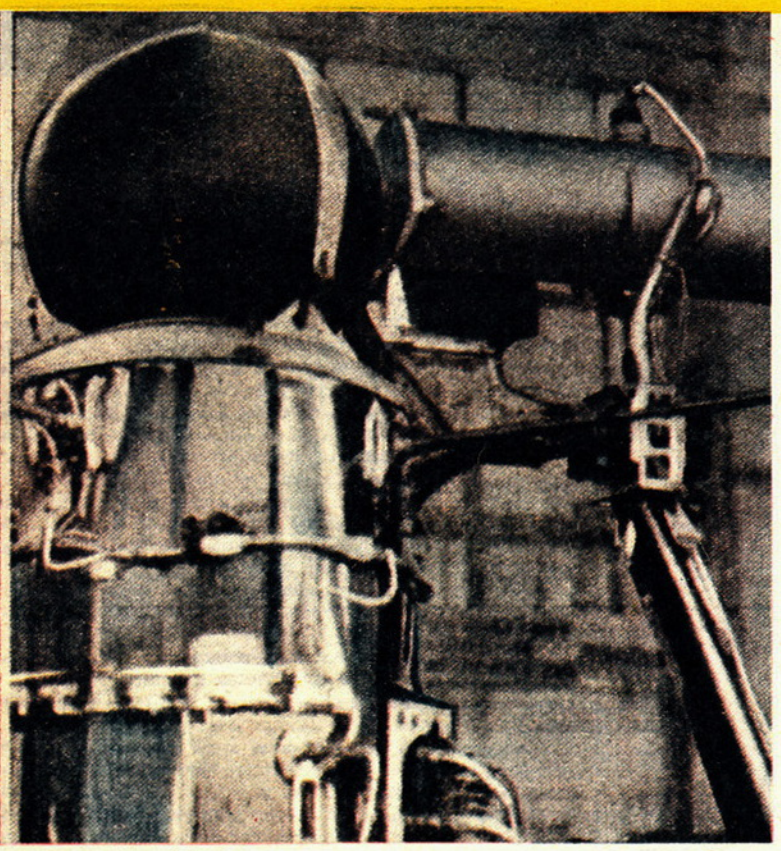
WY PO

Z Księżyca wystartował tylko zasobnik aparatu, a wypalony masywny człon hamujący pozostał na jego powierzchni. Rzecz ciekawa jednak, że w członie tym także umieszczono pewne przyrządy naukowe, które kontynuowały dalsze badania, a ich wyniki przekazywały drogą radiową na Ziemię.

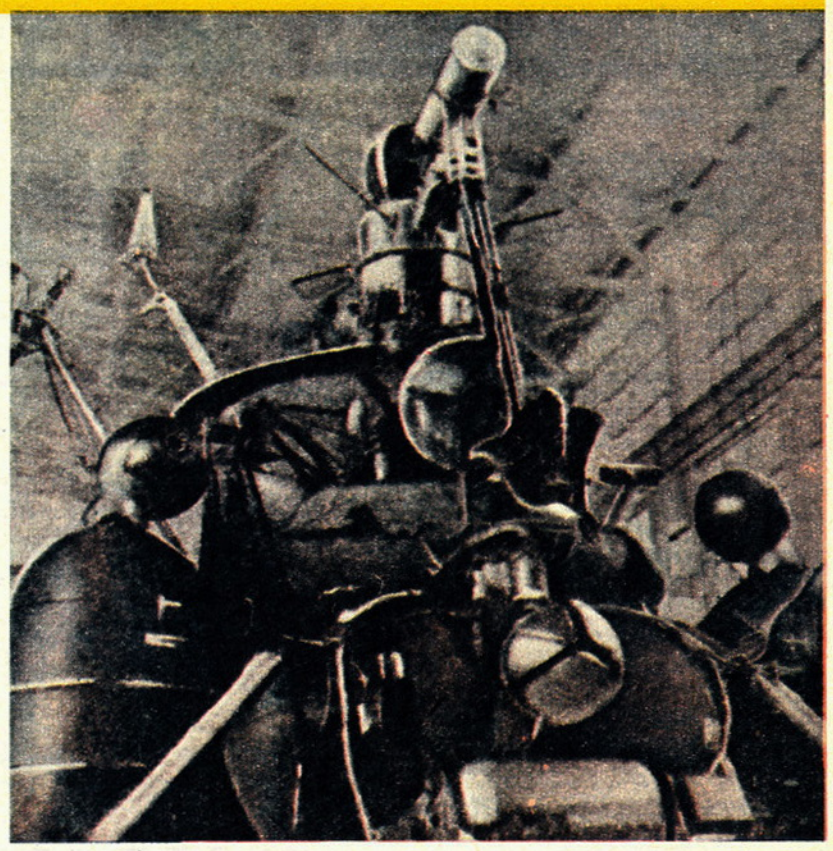
Start zasobnika nastąpił 21 września o godzinie 8 minut 43, a jego lot powrotny na Ziemię był kontrolowany.

Lądowanie zasobnika na Ziemi nastąpiło 24 września o godzinie 6 minut 26 w Kazachstanie, w odległości około 80 km na południowy wschód od miasta Dżezkazgan. Przypomnieć tu należy, że zasobnik wleciał do ziemskiej atmosfery z prędkością 11 km/s, toteż zabezpieczenie go przed zniszczeniem przez oddziaływanie aerodynamiczne nie było proste. Bardzo ważne było też takie pokierowanie lotem zasobnika, aby wleciał on do atmosfery po ściśle określonej trajektorii. Jak się wydaje, w czasie lądowania zasobnika osiągnięto znacznie większą precyzję, niż to planowano. Liczono się bowiem początkowo z tym, że miejsce i moment lądowania zasobnika mogą się dość poważnie odchylić od planowanych, co wcale nie byłoby dziwne.



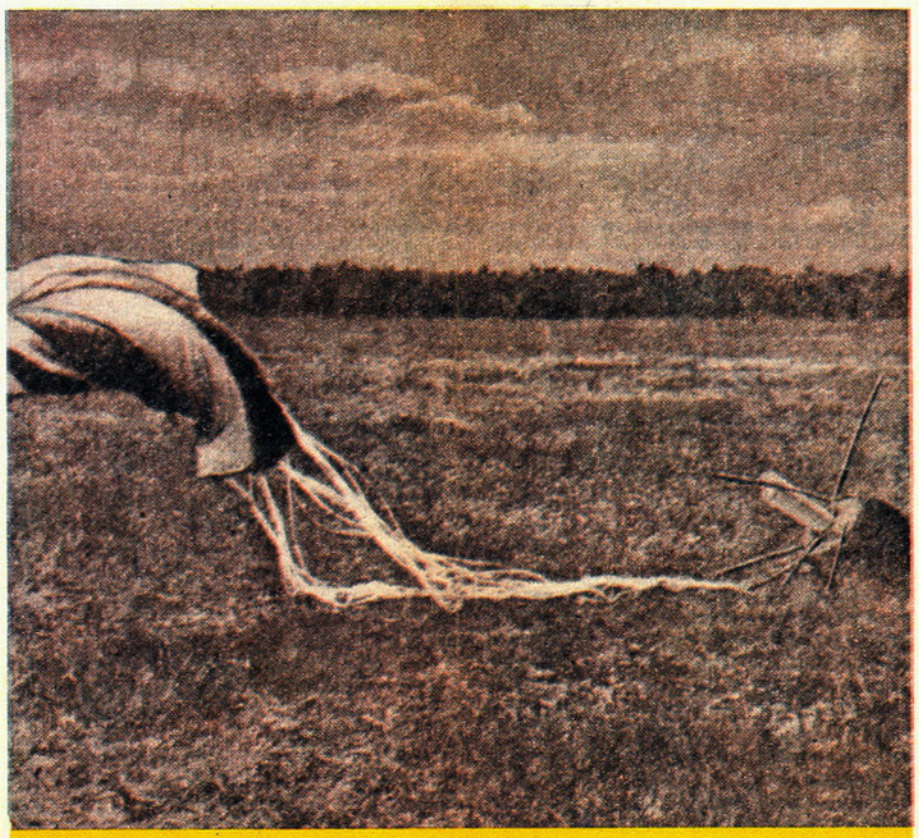


„Łuna-16" podczas prób. Z lewej: Kulisty zasobnik powracający z nadmuchiwanymi osłonami anten systemu odzyskiwania. Z prawej: Rakieta powrotna z zasobnikiem kulistym. Widoczna jest makieta pojemnika ze świdrem do pobrania próbki gleby księżycowej (z prawej, u góry).



Automatyczna stacja księżycowa „Łuna-16" podczas montażu końcowego. Na szczycie zespołu znajduje się aparat powrotny: silnik rakietowy, kulisty zasobnik oraz pojemnik ze świdrem.

PRAWA AUTOMATU KAMIEŃ KSIĘŻYCOWY



Lądowanie na spadochronie kulistego zasobnika powrotnego stacji „Łuna-16" (zdjęcie z prób).

Wnętrze centralnego ośrodka koordynacyjno-obliczeniowego podczas kontroli lotu stacji „Łuna-16".

Wspaniały sukces najnowszego radzieckiego eksperymentu astronautycznego nie tylko jest doniosłym osiągnięciem techniczno - naukowym. Ma on też ogromne znaczenie dla dalszego rozwoju astronautyki. Uczeni radzieccy zapowiedzieli bowiem, że analogiczna technika badań zostanie w przyszłości zastosowana w przypadku Wenus i Marsa, a później planet dalszych. Wyjaśnić tu należy, że przez wiele lat będzie to jedyna metoda uzyskiwania próbek z tych ciał kosmicznych. Metoda przy tym względnie tania i całkowicie pozbawiona ryzyka. Trzeba sobie bowiem zdawać sprawę z tego, że załogowe wyprawy na najbliższe choćby planety byłyby tak trudne, kosztowne i niebezpieczne, że celowość ich realizacji wydaje się bardzo wątpliwa, tym bardziej że wymagałaby ona dziesięciolecia wytężonych przygotowań. Jeszcze bardziej problematyczna wydaje się realizacja załogowych wypraw ku bardziej oddalonym planetom. Tymczasem automaty można bez specjalnych trudów wysyłać niemal wszędzie. Jeżeli zaś będą to tak „inteligentne" automaty jak radziecka „Łuna-16", to z powodzeniem mogą one zastąpić ludzi.

Pomyślny przebieg eksperymentu z „Łuną-16" otworzył więc, w pełnym tego słowa znaczeniu, nową epokę w astronautyce.

Dr inż. ANDRZEJ MARKS

PRÓBKA GLEBY KSIĘŻYCOWEJ

Próbka gleby księżycowej dotarła na Ziemię w hermetycznym pojemniku, mieszczącym zarazem świder automatyczny. Długość próbki wynosiła 350 mm.

Gleba księżycowa dostarczona przez „Łunę-16" stanowi sypki, szarobrązowy pył, zmieniający przy silnym oświetleniu swe zabarwienie na stalowoszare z odcieniem zielonkawym. Przed otworzeniem pojemnik przeszedł kilkugodzinny proces wyjałowienia, a następnie wydobyto z niego próbkę gleby księżycowej. Po przebyciu okresu kwarantanny, próbki gleby księżycowej zostały przekazane do analizy różnym ośrodkom badawczym Akademii Nauk ZSRR.

SPORT SZYBOWCOWY

● **Zwycięzca tegorocznych mistrzostw szybowcowych CSRS, jakie odbyły się w Nitrze, został Matousek, przed Szatnym i Noltem (NRD). Rozegrano 9 konkurencji, z których najdłuższą był przelot docelowo-powrotny 360 km. W mistrzostwach brało udział 39 pilotów z CSRS, 1 z NRD i 1 z Węgier. Matousek i Szatny latali na „Orlikach", Nolte na „Foce".**

● **1 500-ną. od początku istnienia w NRD sportu szybowcowego, srebrną odznakę szybowcową zdobyła 18-letnia pilotka Vera Wenzel z Anklam.**

● **Pięć razy piloci NRD zwyciężali w ogólnokrajowych całorocznych zawodach szybowcowych na polskich szybowcach. I tak w 1964 roku zwyciężył na „Foce" Horst Rakowski, w roku 1966 — na „Foce" Manfred Warstat, w roku 1967 — na „Foce" Manfred Blauert, w roku 1968 — na „Foce" Bernd Nolte i w roku 1969 — na „Piracie" Eberhardt Wötzel.**

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W Schönhagen (NRD) odbył się międzynarodowy trójmecz spadochronowy: NRD — ZSRR — Bułgaria. Zawody te traktowano jako przygotowanie do mistrzostw świata w Bled. Brali w nich udział skoczkowie — kandydaci do udziału w mistrzostwach świata. W skokach pojedyńczych na celność lądowania zwyciężył Greschner (NRD), wśród kobiet Irmscher (NRD). W skokach figurowych zwyciężył Gurnyj (ZSRR), wśród kobiet Morozyczewa (ZSRR). W grupowych skokach na celność lądowania zwyciężyła drużyna NRD I, wśród kobiet — Bułgaria. W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zajął Gurnyj, przed Jeczmieniewem i Osipowem (wszyscy ZSRR). Wśród kobiet — Andrejewa (Bułgaria), przed Irmscher (NRD) i Kossowską (ZSRR). Drużynowo zwyciężyła reprezentacja ZSRR, przed NRD I, NRD II i Bułgarią. Wśród kobiet — ZSRR, przed Bułgarią i NRD.**

LOTNICTWO WOJSKOWE

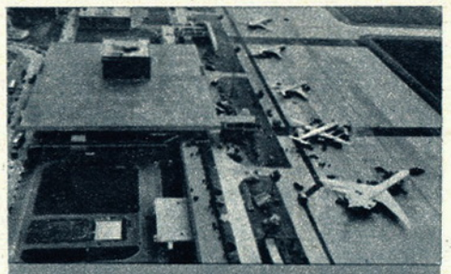
● **Gościem honorowym na zjeździe b. amerykańskich pilotów myśliwskich, który obradował w St. Louis, był dawny pułkownik hitlerowskiej Luftwaffe, Erich Hartmann. Brał on udział w nalotach na Polskę, Francję, Anglię i ZSRR. Zestrzelił, wg źródeł niemieckich, 352 samoloty. Po wojnie Hartmann skazany został przez sąd aliancki na 10 lat więzienia za udział w nalotach na otwarte miasta oraz ostrzeliwanie kobiet i dzieci. W zjeździe brał również udział Japończyk, generał Tamotsu Yokoyemi, dowódca lotnictwa japońskiego na Filipinach w czasie ostatniej wojny.**

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Francuskie linie „Air France", podobnie jak amerykańskie, organizują przedsiębiorstwa hotelowe, m. in. wspólnie z „Tunis Air" w Tunisie.**

● **We wrześniu, we Frankfurcie n.Menem, odbyła się specjalna wystawa, na której Amerykanie zaprezentowali produkowany w USA sprzęt i urządzenia dla lotniczego transportu towarów. Pokazano w szczególności pojemniki, palety oraz sprzęt służący do załadunku i wyładunku towarów.**

● **Konstruktorzy europejskiego aerobusu, francuskie przedsiębiorstwo „L'Aerospatiale" i zachodnioniemieckie „Deutsche Airbus", otrzymali pierwsze zamówienie z linii „Air France" na 6 maszyn typu „Airbus A 300B". Są to odrzutowce o średnim zasięgu 400 — 2 000 km, prędkości do 900 km/h, mogące zabierać 230 — 300 pasażerów.**



WYŻEJ: Samoloty pasażerskie przed budynkiem portu lotniczego Ruzyne w Pradze czeskiej. Na pierwszym planie — czterosilnikowy odrzutowiec Il-62. Port Ruzyne posiada dobre połączenie z miastem: autobusami, tramwajem i — oczywiście — specjalnymi autokarami czechosłowackich linii lotniczych CSA. NIŻEJ: Budynek portu lotniczego Bombaju w Santa Cruz. Wnętrza tego budynku sławne są z niezwykle pięknych ludowych rzeźb indyjskich.

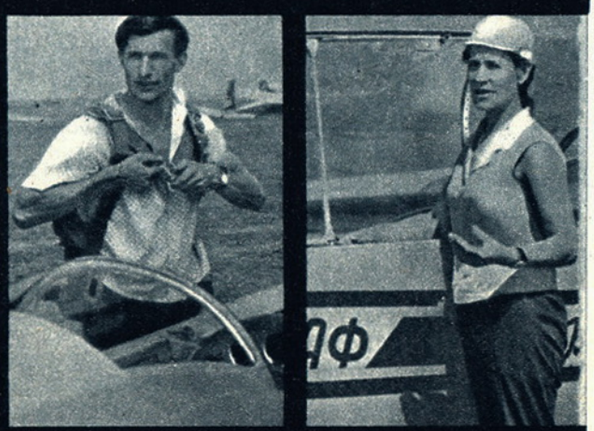
POLONICA

● *POLSKIEMU bombowcowi PZL P-37 „Łoś" z okresu przed II wojną światową czasopismo „Flieger Revue" (NRD) w numerze wrześniowym poświęciło dwie pełne strony. Zamieszczono fotografię samolotu, na całą kolumnę piękne barwne rysunki wersji rozwojowych samolotu oraz jego rysunek w trzech rzutach, jak również historię jego budowy oraz opis techniczny i dane techniczne. Autorem tekstu oraz rysunków jest Otto Reich-Lengenfeld.*

Dwie pełne kolumny innemu polskiemu samolotowi — PZL-102 „Kos" — poświęciło czasopismo czechosłowackie „Letectvi + kosmonautika" w numerze 19 z br. Znajdujemy tam historię „Kosa", jego fotografię, rysunki wersji rozwojowych i całostronicowy rysunek w trzech rzutach. Autor tekstu: Vaclav Nemecek, rysunków: Stanislav Smekal.

MISTRZOSTWA FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Mistrzostwa szybowcowe Rosyjskiej Federacyjnej Republiki Radzieckiej odbyły się w tym roku w Orle. Rozegrano cztery konkurencje. Tytuł mistrzowski wywalczył Aleksiej Pietrow, przed Władymirem Suchancewem i Anatolijem Kowalem. Wśród kobiet — mistrzynią została Nadieżda Kopytina. W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła reprezentacja okręgu rostowskiego. W mistrzostwach brało udział 20 pilotów i 9 pilotek. Wszyscy — startowali na czechosłowackich metalowych „Blanikach". Z prawej: A. Pietrow i N. Kopytina. Niżej: „Blaniki" na starcie.



FAI ZATWIERDZIŁA REKORDY

● **Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła ostatnio szereg rekordów międzynarodowych. I tak m. in. do tabeli rekordów weszły następujące wyczyny:**

— wysokość 8 956 m, osiągnięta przez M. Tuytjensa (NRF) na samolocie dwusilnikowym D-28-D-1, dnia 8.I. 1970 r.

— prędkość 536,074 km/h na trasie zamkniętej 1 000 km z obciążeniem 1 000 kG, osiągnięta przez załogę pod dowództwem A. Zacharowa (ZSRR) na dwusilnikowym wodnosamolocie turbośmigłowym M-12 „Czajka", w dniu 21.IV.1970 r.

— prędkość 526,011 km/h na trasie zamkniętej 1 000 km z obciążeniem 1000 kG, osiągnięta przez załogę pod dowództwem A. Suszkowa (ZSRR) na dwusilnikowej amfibii turbośmigłowej M-12 „Czajka", w dniu 21.IV.1970 r.

— odległość przelotu docelowego 1 032,2 km, wykonanego przez Hansa Wernera Grosse (NRF) na szybowcu ASW-12, w dniu 4.VI.1970 r.

— odległość przelotu docelowo-powrotnego 651,128 km, wykonanego przez Josepha C. Lincolna i C. Crowl'a (USA) na szybowcu dwumiejscowym Schweizer SGS-2-32, w dniu 23.V. 1970 r.

— odległość 57,25 km, pokonana przez Raymonda A. Munro (Kanada) na balonie na powietrze ogrzane Raven Vulcoon S-40A, w dniu 19.IV.1970 r. Jest to rekord podwójny: dla klasy balonów o pojemności 600—900 m³ i 900—1200 m³. W locie tym A. Munro ustanowił również rekord długotrwałości — 1 godz. 34 min.

— długotrwałość lotu 4 godz. 52 min., osiągnięta przez Raymonda A. Munro (Kanada) na balonie na powietrze ogrzane Raven Vulcoon S-50A, w dniu 1.II.1970 r. W locie tym A. Munro ustanowił również pięciokrotny rekord odległości: 254,830 km, dla balonów w klasie od 1 200 m³ do ponad 4 000 m³.

— prędkość 764,266 km/h, osiągnięta przez Johna Nevill'a (W. Brytania) na samolocie turboodrzutowym „Phantom" FGR Mk2, na trasie Londyn — Singapur, w dniu 19.V.1970 r. Czas lotu wyniósł 14 h 06 min. 55,6 s.

— prędkość 202 km/h, osiągnięta przez Williama C. Brodbecka (USA) na samolocie tłokowym „Lark Commander", na trasie Atlanta — Reading, w dniu 9.VI. 1970 r. Czas lotu wyniósł 5 h 11 min 52,2 s.

— prędkość 190 km/h, osiągnięta przez Guy Caillebotte (Francja) na samolocie tłokowym Jodel SAN 150, na trasie Paryż — Cannes, w dniu 27.VI.1970 r. Czas lotu 3 h 45 min. 09 s.

— prędkość 362,66 km/h, osiągnięta przez Judy Wagner (USA) na samolocie tłokowym Beechcraft E 33C, na trasie Los Angeles — Miami, w dniu 15.IV.1970 r. Czas lotu 10 h 22 min 23,4 s.

— prędkość 330,28 km/h, osiągnięta przez Judy Wagner (USA) na samolocie Beechcraft E 33C na trasie Los Angeles — Nowy Jork, w dniu 25.VI. 1970 r. Czas lotu 11 h 55 min 50,6 s.

— prędkość 309,65 km/h, osiągnięta przez Judy Wagner (USA) na trasie Nowy Jork — Los Angeles, w dniu 28.VI.1970 r. Czas lotu 12 h 43 min 31,3 s.

PRZEMYSŁ

● **Ponad 7 500 fabrycznie nowych samolotów wyeksportowała Wielka Brytania w ciągu ostatnich 22 lat. Ogółem brytyjski przemysł lotniczy i astronautyczny przysporzył krajowi dewiz na sumę 2,8 miliarda funtów, z czego 1,136 mld pochodzi ze sprzedaży silników lotniczych.**

Zapotrzebowanie na brytyjskie samoloty, części zamienne, pociski kierowane, przyrządy pokładowe, symulatory lotu i inną aparaturę — stale wzrasta.

Największym odbiorcą brytyjskich samolotów i silników są Stany Zjednoczone, przed NRF, Francją i Kanadą.

● **Najnowszym produktem włoskich zakładów Fiat jest dwusilnikowy górnopłat turbośmigłowy Fiat G—222. Jest to wojskowy samolot transportowy. Jego głównym konstruktorem jest inż. Gabrielli. Konstrukcja — całkowicie metalowa, klasyczna w tej kategorii maszyn. Źródłem napędu są dwa amerykańskie silniki General Electric T64 — P — 4C, o mocy po 3 400 KM. Pomimo stosunkowo małych rozmiarów — rozpiętość 28,7 m, długość 22,7 m, wysokość 9,8 m — Fiat G—222 może przewieźć 44 żołnierzy na odległość 5 000 km, z prędkością 520 km/h. Ciężar własny — 12 700 kG, ciężar całkowity — 25 500 kG.**

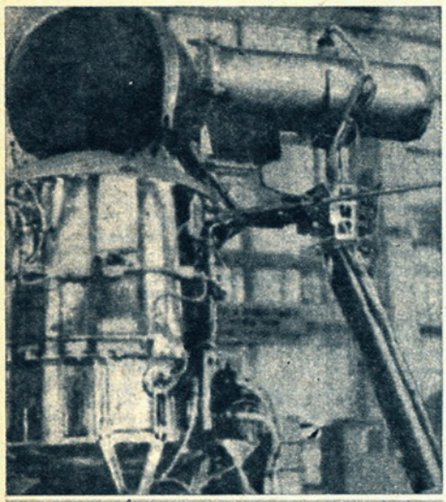
● **W Japonii buduje się licencyjnie seria 104 amerykańskich samolotów F — 4 EJ „Phantom". Miesięcznie opuszczają hale fabryczne 2 samoloty, zaś cała seria ma być zbudowana w roku 1974.**

RÓŻNE

● **Brytyjskie towarzystwo ubezpieczeniowe „Lloyds" wypłaciło brytyjskim liniom lotniczym BOAC 3,5 mln funtów odszkodowania za wysadzony w powietrze w północnej Jordanii przez ekstremistów palestyńskich samolot VC—10.**

● **Sąd w Pecos (stan Teksas, USA) skazał 29-letniego Josepha Crawforda na 50 lat więzienia za uprowadzenie samolotu. Crawford był członkiem 6-osobowej grupy porywaczy. W lipcu ub. r. próbował on uprowadzić na Kubę samolot amerykańskich linii lotniczych, lecący z Los Angeles do Amarillo w Teksasie.**

● **Od 13 września weszła w życie wzmożona kontrola na wszystkich lotniskach obsługujących linie zagraniczne. Wszyscy pasażerowie lecący za granicę muszą poddać się szczegółowej rewizji osobistej.**



Radziecka sonda księżycowa „Łuna-16" U góry widoczny zasobnik kulisty, który wrócił na Ziemię przynosząc próbki materii księżycowej.

Astronautyka i technika rakietowa

Rewelacyjny lot sondy „Łuna-16" odbił się szerokim echem w całej prasie, zarówno ogólnej jak i fachowej. Na łamach prasy radzieckiej uczeni różnych specjalności wypowiadali swoje uwagi na temat pracy automatów i współdziałania z nimi kosmonautów. Wielokrotnie podkreślano, iż sukces „automatycznego kosmonauty" w żadnym przypadku nie wyklucza pracy człowieka i wyprawy załogowe w dalszym ciągu mają ogromne znaczenie dla rozszerzania naszej wiedzy.

*

Nierozpoznane obiekty kosmiczne i inne „talerze latające" nie zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa USA — do takiej konkluzji doszło ministerstwo lotnictwa Stanów. Od roku 1948 przestudiowano dane dotyczące około 7 000 różnych obiektów nierozpoznanych, które zdaniem niektórych obserwatorów miały stanowić zagrożenie dla statków powietrznych. Mit o latających talerzach nie potwierdził się

*

W dniu 7 sierpnia do Murmańska zawinął statek amerykański „Southwind", który zabrał doświadczalną kabinę statku „Apollo". Kabina ta została w swoim czasie wyłowiona przez radzieckie statki i obecnie zgodnie z międzynarodową umową o współpracy kosmicznej przekazana prawowitym właścicielom.

*

Japońska agencja meteorologiczna rozpoczęła w pierwszych dniach września próbny sondaż atmosferyczny przy użyciu nowej rakiety typu MT-135 P (rakietę tego typu opisywaliśmy w jednym z poprzednich numerów naszego tygodnika). Systematyczny sondaż zapowiadany jest na początek roku 1971. Pułap rakiety japońskiej wyniesi około 60 km.

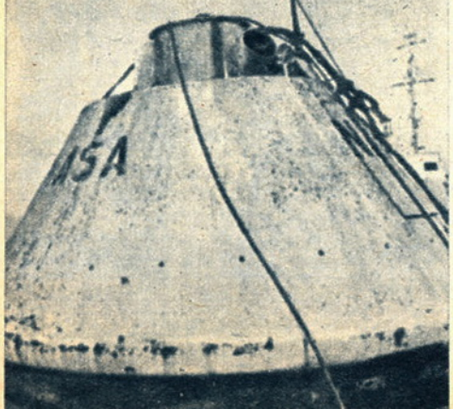
*

Prasa brytyjska podała informację, że w rejonie Kanału Suezkiego, a dokładniej nad tym rejonem — obiega Ziemię sztuczny satellta rozpoznawczy noszący oznaczenie 920-A i należący do USA. Masa satelity oceniana jest na około 3 600kg. Wyposażeniem satelity jest aparatura fotograficzna i telewizyjna, której sygnały odbierane są przez jedną ze stacji naziemnych położonych na terenie Afryki, a zbudowanych przez USA.

*

Kosmonauci radzieccy Nikołajew i Sewastianow, załoga statku „Sojuz-9", otrzymali najwyższe międzynarodowe odznaczenia astronautyczne, a mianowicie nagrodę im. Davida i Florence Guggenheimów, przyznawaną za najwybitniejsze osiągnięcia związane z astronautyką.

Doświadczalny statek „Apollo", który został wyłowiony przez rybaków radzieckich i przekazany do dyspozycji NASA.



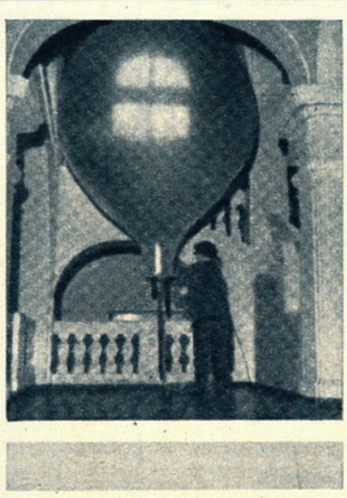
ZAWODY DLA STARSZYCH PANÓW

Szwajcaria jest co roku prawie areną dla różnych imprez balonowych. W roku bieżącym w miejscowości Muerren odbył się latem dziewiąty tydzień sportu balonowego w obsadzie międzynarodowej. Udział w zawodach brało 10 pilotów (w tym jedna kobieta) i 23 pasażerów. Godny uwagi jest fakt, że połowa zawodników to piloci w wieku od 60 do 75 lat. Oto przykład jak lotnictwo hartuje, a sport balonowy, gdzie brak szkodliwych szumów i drgań, gdzie dosłownie obcuje się z naturą „lecąc na skrzydłach wiatru", pomaga w zachowaniu długowieczności i zdrowia. Najdłuższy lot na wspomnianych zawodach wykonał 72-letni Szwajcar Fred Dolder, pokonując na balonie „Zuerich" odległość Muerren—Biella (we Włoszech). Ogółem wykonano 74 starty i przewieziono 9000 listów. Dochód z poczty balonowej przeznaczono na cele społeczne.

O tym jak zwiększają się z biegiem lat wymiary silników lotniczych, świadczą dwa powyższe zdjęcia. Na pierwszym z nich — tłokowy silnik samolotu Boeing-247 z roku 1933, na drugim — turboodrzutowy silnik olbrzyma Boeing-747 „Jumbo Jet".

KLUB MŁODYCH MONTGOLFIERÓW

W jednym z praskich domów dzieci i młodzieży (CSRS) istnieje oryginalny klub, zajmujący się budową balonów na ogrzane powietrze. Przy pomocy tych balonów ustala się najkorzystniejsze właściwości, które będą mogły w przyszłości być wykorzystane do lotów załogowych. Na zdjęciu poniżej — Jirzi Antosz, pedagog z praskiego Domu Dzieci i Młodzieży, inicjator klubu „Montgolfierów" i konstruktor balonów na ogrzane powietrze. Obok — balon z tworzywa sztucznego o pojemności około 8 m sześciennych. Grubość powłoki 0,7 mm.



SŁAWNI LOTNICY

Alfred Leblanc

JEDEN z pionierów lotnictwa francuskiego, Alfred Leblanc, urodził się w 1869 r. Już w szkole średniej zdradzał zainteresowanie sprawami techniki. Ciekawiło go wszystko to, co wiązało się z pracą maszyn. Z biegiem czasu został entuzjastą machin latających, głównie balonów.

Wiele godzin poświęcił na budowę różnego rodzaju modeli maszyn latających. Z biegiem czasu zgromadził dość dużą ilość publikacji — tematycznie związanych z lotnictwem. Po kilku latach stał się

rzecznikiem wielu poczynań w zakresie podróży napowietrznej. Nie trzeba dodawać, że zdobył z wyróżnieniem dyplom pilota balonowego. Nim jednak uzyskał upragnione od lat uprawnienia do samodzielnego latania balonem, przeżył co najmniej kilka zabawnych przygód, w tym jedną tragiczną. Oto podczas jednego z lotów omal nie stracił życia podczas lądowania balonu. Szybka orientacja, a przede wszystkim przytomność umysłu, ocaliła go od śmierci. Wtedy to, po tym locie, powiedział dość filozoficznie: „Byłoby co prawda jednego szaleńca mniej. Ale na krótko. Moje miejsce zajęłby koleiny, może nawet większy ode mnie szaleniec".

W latach od 1904 do 1909 uczestniczył w licznych pokazach i jednocześnie zawodach balonowych. W kilku z nich odniósł piękne sukcesy sportowe: zajął pierwsze miejsce i zdobył tytuł zwycięzcy. Sukcesy tego rodzaju były uważane za wyczyny dużego formatu, a ludzie za bohaterów tamtych lat.

Już w 1909 r. Alfred Leblanc zaczyna interesować się pilotażem samolotów. Uzyskuje dyplom pilota. Zostaje członkiem Aeroklubu Francuskiego.

Wkrótce też dał się poznać nie tylko jako doskonały pilot, ale także rekordzista międzynarodowy. Ustanowił bowiem w latach 1910 — 1911 trzy prędkościowe samolotowe rekordy świata. Pierwszy — w październiku 1910 r. w Nowym Jorku, kiedy to osiągnął prędkość na bazie 109,756 km/h, drugi — w kwietniu 1911 r. w miejscowości Pau we Francji, kiedy osiągnął 111,801 km/h oraz trzeci — w czerwcu 1911 r. w miejscowości Etampes, również we Francji; osiągnął wtedy prędkość 125 km/h.

Zmarł w listopadzie 1921 roku. (m)

MIĘDZYNARODOWE SPOTKANIE MODELARZY W LESZNIE

W dniach 9 — 13 września na lotnisku Centrum Szybowcowego Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z udziałem ekip: ZSRR, Jugosławii, Węgier, CSRS, NRD i Polski.

Inicjatorem i organizatorem tej pożytecznej imprezy był Aeroklub PRL. Pracę komisji sportowej nadzorowało międzynarodowe jury w składzie: przewodniczący — Zdzisław Szajewski (Polska), członkowie — dr Reszlo Beck (Węgry) i inż. Vlastimil Popelar (Czechosłowacja).

W zawodach uczestniczyło 63 zawodników, reprezentujących 7 ekip (9 zaw. w ekipie), w tym 5 ekip zagranicznych i 2 polskie.

Zawody zostały rozegrane zgodnie z kodeksem sportowym FAI w klasie modeli latających w konkurencji: modeli szybowców (F1A), modeli o napędzie gumowym (F1B) i modeli o napędzie silnikowym (F1C). W poszczególnych konkurencjach startowało po 21 zawodników reprezentantów wszystkich ekip.

Uroczyste otwarcie zawodów odbyło się w dniu 10 września o godz. 9.00, w obecności gospodarzy miasta i powiatu Leszna; I sekretarza KP PZPR Władysława Ślebody i przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej Tadeusza Dudzińskiego. Przemówienia inaugurujące imprezę wygłosili: kierownik zawodów mgr inż. Zygmunt Franaszczuk (członek Zarządu Głównego APRL) i wiceprzewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Leszna mgr Edmund Jankowski. Bardzo serdecznie powitali wszyscy uczestnicy zawodów kierownika ekipy Związku Radzieckiego — sekretarza generalnego Federacji Sportów Lotniczych Michała Sucharjewa, którego pobyt w Polsce uważamy za dalszy krok zacieśnienia przyjaznych stosunków pomiędzy sportowcami lotniczymi Polski i Związku Radzieckiego. Uroczystość otwarcia zakończyła wymiana proporczyków pomiędzy poszczególnymi ekipami.

Po uroczystym otwarciu Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających, zgodnie z programem przystąpiono do rozgrywania pierwszej konkurencji w klasie modeli szybowców (F1A). Na starcie stanęło 21 zawodników (z każdej ekipy po 3). Ekipy zagraniczne wyróżniały się pięknym i jednolitym ubiorem nie tylko w czasie uroczystości otwarcia lecz również na starcie.

Loty konkursowe modeli odbywały się przy wyjątkowo sprzyjającej słonecznej pogodzie i w przyjemnej sportowej atmosferze. Każdy zawodnik wykonywał modelem siedem kolejnych lotów, przy czym suma wszystkich lotów decydowała o indywidualnym wyniku zawodnika, zaś suma wyników 3 zawodników ekipy klasyfikowała jej miejsce zespołowe.

Najlepsze wyniki w pierwszym dniu zawodów w klasie modeli szybowców uzyskali: 1. Thomas Ertel — NRD — 1260 pkt., 2. Georgij Markow — ZSRR — 1230 pkt., 3. Antoni Łempicki — Polska „B" — 1198 pkt. Miejsca w punktacji zespołowej zajęli: 1. NRD, 2. Polska, 3. ZSRR. Już w pierwszym dniu zawodów można było zaobserwować, że do tego spotkania dobrze przygotowane są ekipy ZSRR i NRD.

W godzinach wieczornych zostały wyświetlone filmy o tematyce lotniczej, z których największe zainteresowanie wśród gości zagranicznych wzbudziły filmy z Szybowcowych Mistrzostw Świata w Argentynie, Anglii i Polsce.

W drugim dniu zawodów została rozegrana konkurencja w klasie modeli o napędzie gumowym. W konkurencji tej startowało 21 zawodników. Starty rozpoczęły się o godz. 9.00, a zakończone zostały o godz. 16.00. Dobre warunki atmosferyczne, dobra organizacja pracy komisji sędziowskiej i obsługi technicznej startu, wpływały dodatnio na samopoczucie uczestników zawodów i przebieg konkurencji. Wszyscy zawodnicy startujący w tej konkurencji byli dobrze przygotowani do zawodów, przy czym najlepszymi okazali się zawodnicy Związku Radzieckiego, którzy zdobyli dwa pierwsze miejsca. Najlepszy z ekipy polskiej okazał się Z. Tukiendorf, który zajął 4 miejsce. W godzinach popołudniowych wszyscy zawodnicy zwiedzali miasto Leszno, a w godzinach wieczornych wymieniali swoje spostrzeżenia i uwagi z przeprowadzonej konkurencji. W tym dniu również odbyło się spotkanie kierowników ekip i członków jury zawodów z gospodarzami miasta i powiatu Leszna. Wszyscy uczestnicy spotkania otrzymali upominki, a gospodarzowi spotkania Tadeuszowi Dudzińskiemu uczestnicy wręczyli model szybowca „Pirat".

W dniu 12 września zgodnie z programem dnia zawodów rozegrano 5 kolejnych lotów w klasie modeli o napędzie silnikowym, pozostałe dwie kolejki rozegrano w dniu następnym. Pogoda w dalszym ciągu była idealna, stąd też nastrój i atmosfera zawodów była bardzo dobra.

W godzinach popołudniowych odbyła się wycieczka autokarem do Boszkowa, znanej miejscowości w powiecie leszczyńskim z wypoczynku i turystyki. Miejscowy ośrodek żeglarski PTTK zorganizował pływanie na żaglówkach i łodziach motorowych, a następnie odbyło się wspólne spotkanie przy ognisku.

W następnym dniu (13 września) rozegrane zostały dalsze dwie kolejki lotów w klasie modeli o napędzie silnikowym. W tej konkurencji czołowe miejsca zajęli zawodnicy węgierscy i radzieccy.

Rozegrana konkurencja w klasie modeli o napędzie silnikowym zakończyła międzynarodowe spotkanie modelarzy lotniczych w Lesznie.

W sumie — impreza stała na dobrym poziomie organizacyjnym i sportowym. Wszyscy uczestnicy zawodów pochlebnie wyrażali się o imprezie i na pewno mile będą wspominać Leszno 1970 r.

W czasie uroczystego zakończenia imprezy kierownik zawodów mgr inż. Zygmunt Franaszczuk serdecznie podziękował wszystkim uczestnikom zawodów za sportową rywalizację i wyraził nadzieję, że spotkanie to przyczyni się do dalszej współpracy naszych modelarzy i narodów.

U góry: Ogólny widok terenu zawodów. Z lewej: Zwycięska ekipa modelarzy ZSRR. Z prawej: Walentin Mozerski (ZSRR).

Z lewej: Węgier Andras Meczner, zwycięzca w kategorii silnikowej. Z prawej: Polak Andrzej Synaka. U dołu: Zawodnicy oglądają z zainteresowaniem model Jerzego Kosińskiego. Zdjęcia: B. Koszewski (6)

NAJLEPSI ZAWODNICY

Szybowce: 1. T. Ertel (NRD) — 1 260 pkt., 2. G. Markow (ZSRR) — 1 230 pkt., 3. A. Łempicki (Polska „B") — 1 198 pkt.

Gumówki: 1. J. Ziłberg (ZSRR) — 1 244 pkt., 2. E. Mielentiew (ZSRR) — 1 235 pkt., 3. A. Oschatz (NRD) — 1 146 pkt.

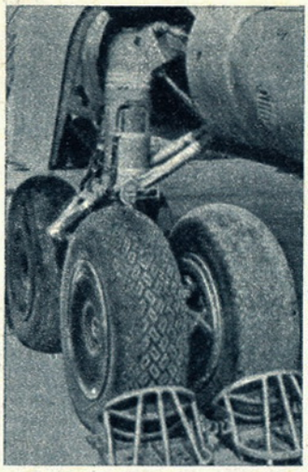
Silnikowe: 1. A. Meczner (Węgry) — 1 260 pkt., 2. A. Wierbicki (ZSRR) — 1 254 pkt., 3. B. Krycer (CSRS) — 1 252 pkt.

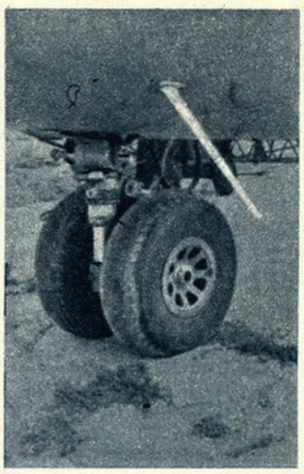
NAJLEPSZE ZESPOŁY

1. ZSRR	—	10 524 pkt.
2. NRD	—	10 292 pkt.
3. Węgry	—	9 753 pkt.
4. Polska „A"	—	9 745 pkt.
5. CSRS	—	9 737 pkt.
6. Jugosławia	—	9 464 pkt.
7. Polska „B"	—	8 971 pkt.

AN -12

MODEL SAMOLOTU





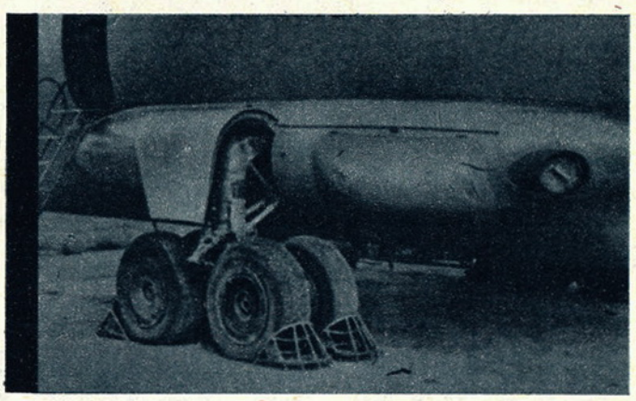
DLA modelarza zainteresowanego budową modeli redukcyjnych i latających podajemy plan samolotu radzieckiego An-12, uzupełniony kilkoma zdjęciami.

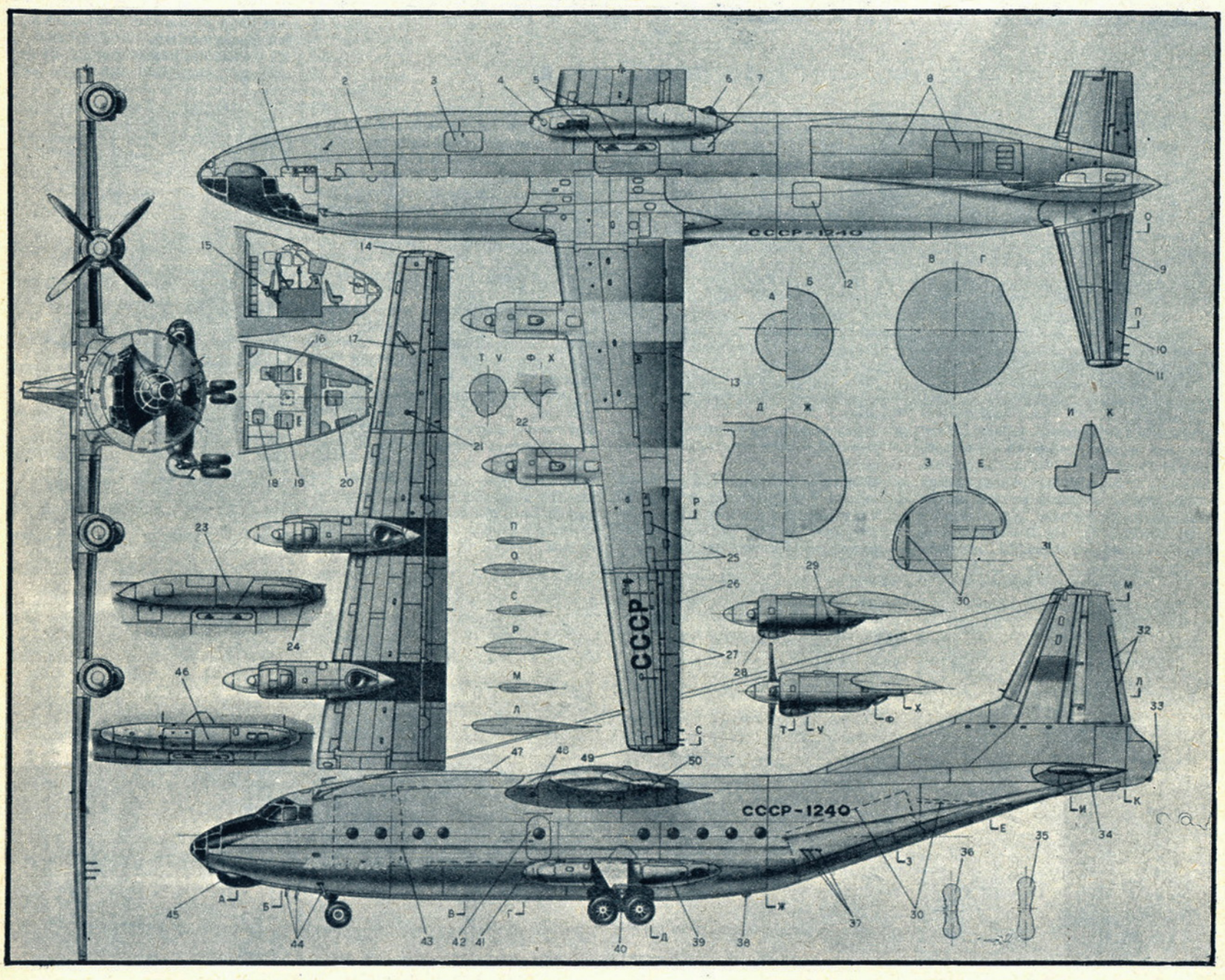
Samolot An-12 jest wielocelowym transportowcem, służy między innymi do transportu ludzi i towarów. Jest dziełem zespołu pracujących pod kierownictwem sławnego konstruktora radzieckiego Olega Antonowa. An-12 eksploatowany jest przez „Aerofłot" na liniach Dalekiego Wschodu i Syberii. Lotnictwo polarne wykorzystuje tę maszynę do transportu ładunków w najbardziej niedostępne rejony Arktyki. W roku 1961 samolot ten pokonał trasę Moskwa — Antarktyda.

Podstawowe dane samolotu An-12: Cztery silniki AI-20 po 4 250 KM każdy, ciężar maksymalny samolotu — 61 Ton, ciężar ładunku — 20 Ton, prędkość podróżna — 550 - 600 km/h, pułap — 10 200 m, rozbieg — 850 m, dobieg — 850 m, długość całkowita — 33,1 m, rozpiętość skrzydeł — 38 m, wysokość — 10,53 m, rozpiętość usterzenia poziomego — 12,196 m, powierzchnia skrzydeł — 121,73 m².

Powyższe dane ułatwią wybór i określenie właściwej skali budowanego modelu, którego plan zaczerpnięto z miesięcznika „Krylia Rodiny". Na rysunku uwidoczniono przekroje kadłuba i profile skrzydeł. Powiększenie rysunku najwygodniej przeprowadzić metodą fotograficzną, gwarantuje ona dokładność odtworzenia. Materiał zastosowany do budowy modelu zależy od możliwości wykonawcy. Oczywiście, podany model nie nadaje się jako praca dla modelarzy początkujących, może natomiast być wykonywany w zespole kierowanym przez doświadczonego instruktora.

Na fotografii przedstawiono cały samolot oraz poszczególne podzespoły podwozia: kół głównych i kół przednich oraz fragment zabudowy goleni podwozia w nadbudówkach kadłubowych.





Polscy myśliwcy walczyli i zwyciężali m. in. na samolotach typu „Hurricane".

BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

7 SIERPNIA — 31 PAŹDZIERNIKA 1940 R.

GDY Winston Churchill przemawiał w Izbie Gmin o sytuacji wojennej i stanie zagrożenia, w jakim znalazła się W. Brytania, polscy piloci już bronili brytyjskiego nieba.

Serię polskich zwycięstw odniesionych pod angielskim niebem rozpoczął por. A. Ostowicz, jeden z 76 polskich pilotów latających w brytyjskich dywizjonach, zestrzeliwując w dniu 16 lipca 1940 r. samolot niemiecki nad południową Anglią.

W dniu 8 sierpnia 1940 r. rozpoczęła się „Battle of Britain" atakiem Niemców na porty i żeglugę brytyjską. Drogę na Wyspy Brytyjskie miało otworzyć uderzenie lotnictwa niemieckiego. W tych pierwszych walkach wzięli udział polscy piloci, latający w brytyjskich dywizjonach. Polski dywizjon nr 302 stał wtedy na lotnisku w Leconfield, kończąc przeszkolenie, a dywizjon nr 303 im. T. Kościuszki na lotnisku Northolt, należąc do 11 grupy myśliwskiej, przez której rejon patrolowania przechodziło gros sił niemieckich atakujących Londyn. Stąd też polskie dywizjony znalazły się w walce przed oficjalnym zakończeniem szkolenia. Pierwszy samolot niemiecki 303 dyonu „Do-17" został zestrzelony przez por. Paszkiewicza, podczas lotu ćwiczebnego w dniu 30 sierpnia 1940 r. Następnego dnia piloci 303 dyonu zestrzelili 6 samolotów niemieckich. Tak się zaczęła dla Polaków Bitwa o Wielką Brytanię, którą historycy dzielą na cztery okresy:

1. ataki niemieckie na porty i żeglugę, lotniska nadbrzeżne i stacje radiolokacji,
2. ataki na głębokie lotniska myśliwskie i fabryki przemysłu lotniczego,
3. ataki dzienne na Londyn — punkt szczytowy Bitwy o Wielką Brytanię,
4. działania nękające na Londyn, miasta i porty, akcja powoli zamierająca, aż Luftwaffe po stracie gros swych najlepszych sił przeszła na nocne naloty.

Polacy zdumiewają Anglików swą niesłychaną zaciętością w walce i mistrzowskim pilotażem.

W dniu 15 września 1940 r., w kulminacyjnym punkcie Bitwy o Wielką Brytanię, polski dywizjon nr 303 zdobywa niepobity rekord zestrzeleń dokonanych przez pojedyńczy dywizjon. Odnosi 26 zwycięstw powietrznych w jednym dniu. Indywidualny rekord zdobywa, latający w brytyjskim dywizjonie, pil. A. Głowacki, zestrzeliwując w jednym dniu 5 samolotów niemieckich.

Ale zestrzeliwanie rekordowych ilości samolotów niemieckich nie było największym sukcesem polskich dywizjonów. Ich największą zasługą było to, że podczas brawurowych ataków na lecące ponad Londyn niemieckie zgrupowania bombowe ściągali na siebie i wiązali w walce niemal wszystkie myśliwce niemieckie, umożliwiając tym samym rozbicie lecących bez osłony bombowców przez czekające na nie w głębi Anglii brytyjskie dywizjony.

Tak było i w dniu 15 września 1940 r., kiedy Niemcy, chcąc zniszczyć brytyjskie lotnictwo myśliwskie, rzucili w powietrze potężne siły Luftwaffe i ich cały rozpęd rozbił się o desperacki opór polskiego dywizjonu.

Podobnie walczy dywizjon 302, który przeniesiony z Leconfield do Duxford, w dniu 15 września odnosi jedno z najpiękniejszych swych zwycięstw: w walce z ogromną przewagą nieprzyjaciela zestrzeliwuje 8 samolotów niemieckich na pewno i 5 prawdopodobnie, rozbijając całkowicie szyki formacji bombowych.

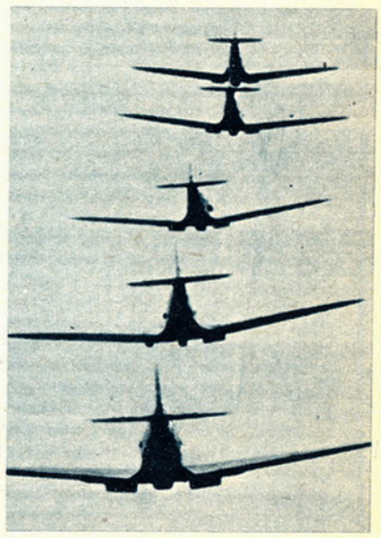
„Polacy są straszni w walce. Oni są samą odwagą..." — powtarza radio i piszą brytyjskie gazety.

Zewsząd płyną pochwały, gratulacje, depesze... Trudno się temu dziwić. Piloci polscy zestrzeliwują Niemców nad miastami Anglii, na oczach ludności. Zestrzeleni w walce spływają na spadochronach na angielską ziemię, lądując opodal strąconych przez siebie samolotów niemieckich.

— „Poles are wonderful!..." (Polacy są cudowni!). Sława ich biegnie świat cały. Tysiące listów napływa z Ameryki, Australii, Burmy...

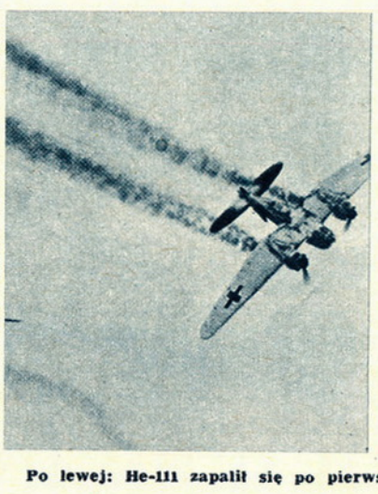
Nocą z 14 na 15 września do walki włączają się dwa polskie dywizjony bombowe. Dywizjon 300 i 301, które bombardują zgrupowanie niemieckich barek inwazyjnych w portach północnej Francji.

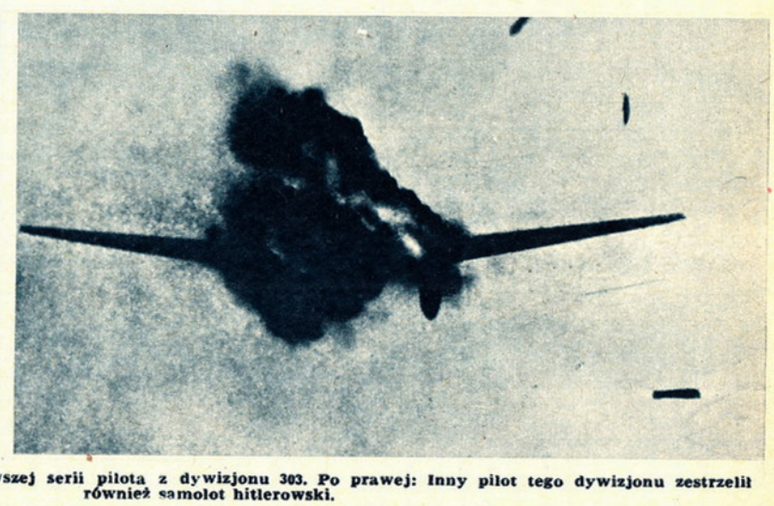
Kończy się miesiąc wrzesień i kończy się szczytowe nasilenie działań lotnictwa niemieckiego. Luftwaffe przechodzi do działań nękających, wycofuje większość bombowców, a bombardowaniem Anglii zajmują się myśliwcy, przekradający się małymi grupkami nad upatrzone cele



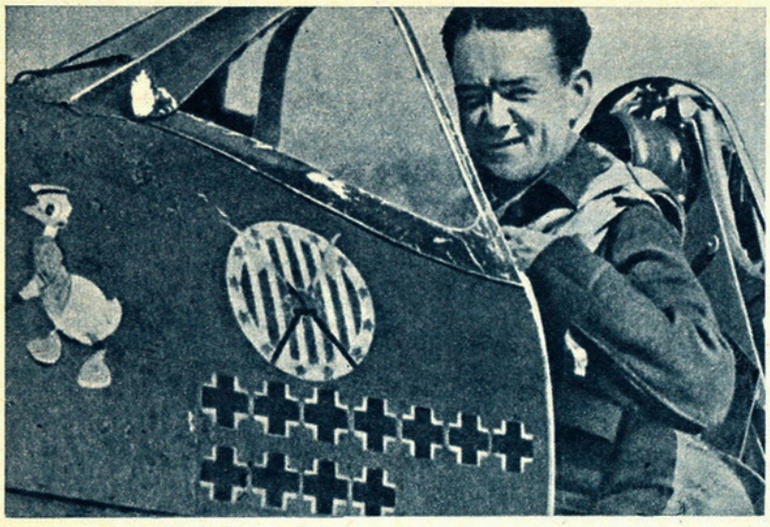
Formacja samolotów myśliwskich typu „Spitfire" w locie bojowym.

Po zwycięskiej walce powraca na „Hurricane'ach" dywizjon 302.





Po lewej: He-111 zapalił się po pierwszej serii pilota z dywizjonu 303. Po prawej: Inny pilot tego dywizjonu zestrzelił również samolot hitlerowski.



Powyżej: Zdjęcie z okresu Bitwy o Anglię. Pilot dywizjonu 303 Jan Zumbach w kabinie „Spitfire'a". Poniżej: Król Jerzy VI składa wizytę z gratulacjami polskim pilotom dywizjonu 303.

Lotnisko Northolt, na którym stacjonowali w czasie Bitwy o Anglię polscy piloci myśliwscy. Wszystkie zdjęcia: Archiwum „SP"

Piloci dywizjonu 303 wracają po walce powietrznej stoczonej nad rejonem Londynu.

Niemcy jeszcze próbują walki, ale Bitwa o Wielką Brytanię już została przez nich przegrana.

„Nigdy tak wielu nie zawdzięczało wszystkiego tak nielicznym" — powiedział premier W. Churchill po zakończeniu „Battle of Britain". Jak gdyby uzupełnieniem tej wypowiedzi były słowa króla Jerzego VI w jego orędziu z okazji Dnia Zwycięstwa:

„...W szczególności my w tym kraju z wdzięcznością wspominamy rolę odegraną przez polskich lotników w Bitwie o Wielką Brytanię, którą to bitwę cały świat uważa za moment przełomowy w tej wojnie."

Bitwa o Wielką Brytanię zakończyła się wielkim sukcesem Polaków, którzy zestrzelili 203 samoloty niemieckie na pewno, 35 prawdopodobnie, a 36 uszkodzili. Dywizjon 303 ilością 110 zwycięstw wysunął się na czoło wszystkich dywizjonów RAF biorących udział w Bitwie o Wielką Brytanię. Polacy latający w brytyjskich dywizjonach zastrzelili 77 samolotów niemieckich na pewno.

Wszystko to dzisiaj jest już tylko historią. Pył zapomnienia pokrywa ludzi i fakty, a przybrzeżne fale wyrównały już łachy złocistego piasku, na który spadały niegdyś polskie samoloty. Zresztą nie tylko polskie, ale i lotników alianckich różnych narodowości, którzy walcząc w obronie Wysp Brytyjskich bili się za wolność swojej własnej ojczyzny.

WŁADYSŁAW KISIELEWSKI

Chwila odprężenia w polskim dywizjonie myśliwskim, po walce i zestrzeleniu czterech samolotów hitlerowskich

HALBERSTADT CL-II

W lipcu 1919 r. Dowództwo Lotnictwa (Komisja Zakupu Sprzętu) odkupiło w Gdańsku 6 niemieckich samolotów myśliwskich — rozpoznawczych Halberstadt CL-II. Sprzęt ten, przejęty z Gdańska w sierpniu 1919 r. przez por. Świąteckiego, wszedł jako sprzęt uzupełniający do uzbrojenia 8 Eskadry Wywiadowczej. Samolot Halberstadt CL-II był projektowany w 1916 r. (konstr. inż. K. Theiss) i od 1917 r. produkowany seryjnie do zakończenia wojny w kilku niemieckich wytwórniach lotniczych. Ogółem zbudowano 1200 maszyn dla lotnictwa niemieckiego i austriackiego. Samoloty Halberstadt CL-II weszły po raz pierwszy do akcji na froncie zachodnim (Francja) w grudniu 1917 r., atakując ogniem broni maszynowej brytyjskie zgrupowanie wojsk pod Cambrai.

Halberstadt CL-II był jednosilnikowym, dwumiejscowym dwupłatem myśliwskim (bliskiego rozpoznawania i wsparcia), konstrukcji mieszanej. Napęd stanowił chłodzony cieczą, rzędowy silnik Mercedes lub BMW o mocy 165—185 KM. Uzbrojenie — 2 zsynchronizowane k. masz. Spandau kal. 7,62 mm i 1 pojedyńczy kar. masz. Parabellum kal. 7,65 na obrotnicy w kabinie strzelca. Samolot był wyposażony w radio i fotokamerę.

Na zdjęciu: Samolot Halberstadt CL-II 8 Eskadry Wywiadowczej na lotnisku polowym w Chełmie Lubelskim. Samolot ma wymontowane uzbrojenie z kabiny strzelca.

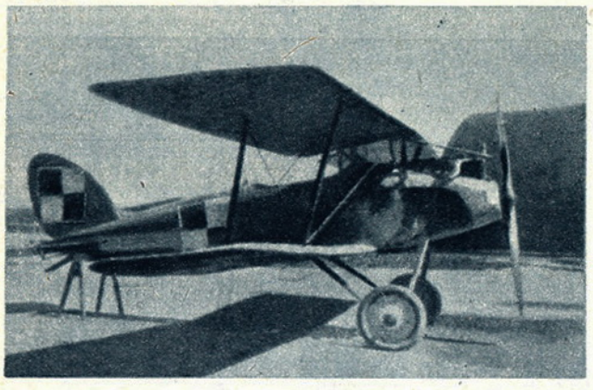
DANE TECHNICZNE

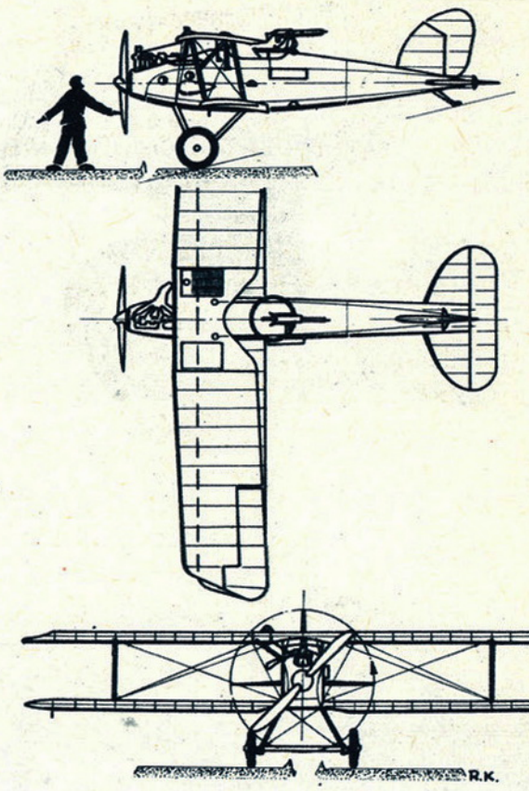
Wymiary: Rozpiętość — 10,80 m, długość — 7,40 m, wysokość — 2,92 m, pow. nośna — 17,42 m².

Ciężary: Ciężar własny — 750 kg, ciężar całkowity — 1239 kg.

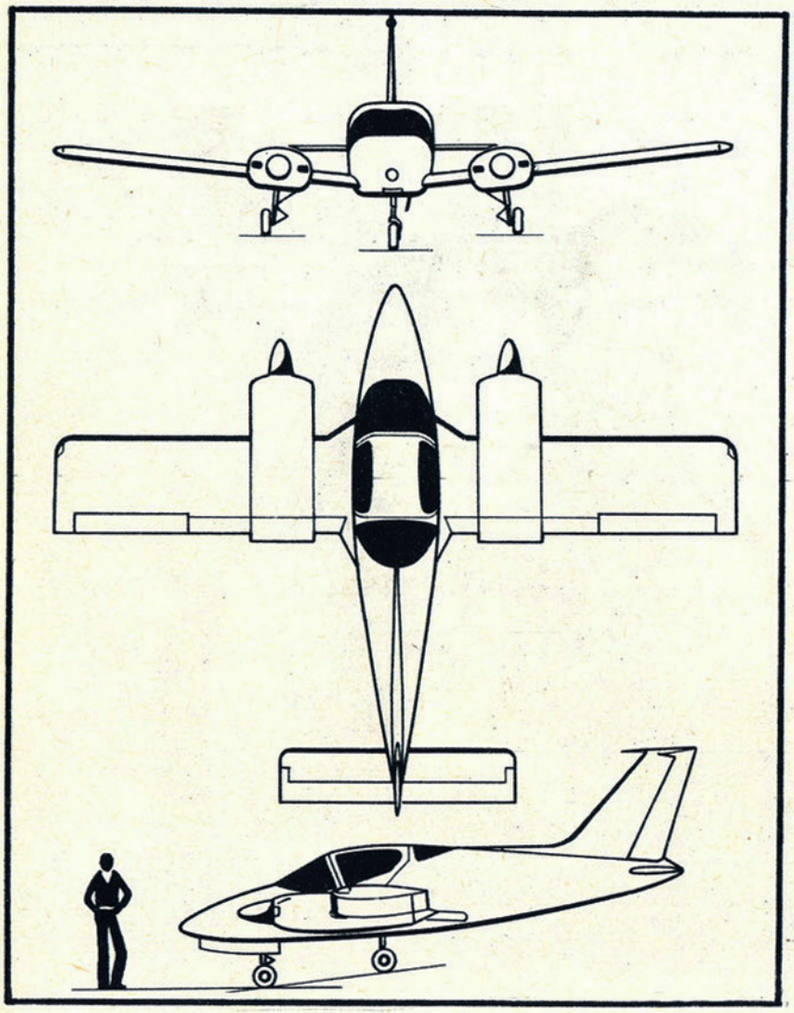
Osiągi: Prędkość max. — 196 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap — 4450 m, zasięg — 400 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



WING „DERRINGER"

DWUMIEJSCOWY „Derringer" to szybki, o eleganckiej sylwetce samolot dla wymagających użytkowników, którzy potrafią sami pilotować w czasie podróży służbowej. Samolot, przy stosunkowo niskiej cenie (40 500 dol.), odznacza się wysokimi osiągami, bogatym wyposażeniem i nowoczesną technologią, jakiej nie powstydziłby się „prawdziwy", duży samolot. Tak np. pokrycie samolotu wykonane jest przy pomocy obciągania z arkuszy grubej blachy duralowej, a następnie dla ulżenia, „frezowane chemicznie" (wytrawiane). Poszczególne arkusze pokrycia łączone są ze sobą „na styk" przy pomocy nitów o łbach wpuszczanych. Uzyskano w ten sposób bardzo dużą dokładność kształtu i gładkość powierzchni.

Prace nad samolotem trwają w USA od 1960 r. Prototyp oblatano w 1962 r. i od tego czasu przerabiano go i poprawiano intensywnie. Obecnie produkowany jest seryjnie (15 samolotów miesięcznie).

„Derringer" (nazwa antycznego, dwulufowego pistoletu) jest konstrukcji metalowej. Płat ma profil laminarny. Klapy — poszerzacze (Fowler) uruchamiane elektrycznie. Osłona kabiny podnosi się do wsiadania do góry, na specjalnych wysięgnikach. Oba miejsca pilotów wyposażone w sterownice (wolanty). Bardzo bogaty zestaw przyrządów i wyposażenia radionawigacyjnego. Za fotelami znajduje się obszerny bagażnik (0,62 m³), dostępny w czasie lotu.

Podwozie chowane w locie. Dwa silniki tłokowe, płaskie wtryskowe Lycoming IO-320-B1C o mocy 160 KM każdy, zabudowane są pod łatwo zdejmowanymi osłonami. Osie silników rozchylone nieco na zewnątrz, co ułatwia lot z jednym silnikiem. Śmigło dwułopatowe przestawialne Hartzell o średnicy 1,68 m. Zapas paliwa — 332 l mieści się w integralnych zbiornikach w noskach skrzydeł. (JS)

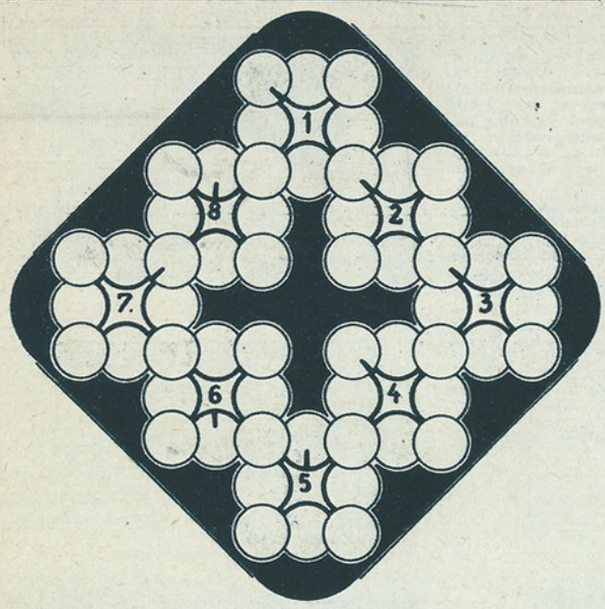
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,89 m, długość — 7,01 m, wysokość — 2,44 m, pow. nośna — 11,24 m².

Ciężary: Ciężar własny — 870 kg, ładunek użyteczny — 445 kg (w tym bagaż max. — 113 kg), ciężar całkowity — 1 315 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 383 km/h, prędkość przelotowa — 356 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 108 km/h, wznoszenie — 9,7 m/s, pułap — 6 550 m, rozbieg — 198 m, dobieg — 213 m, zasięg (rezerwa 45 min) — 1 600 km.

WIRÓWKA



Dookoła liczb widocznych na rysunku wpisać 8 wyrazów ośmioliterowych o poniższych znaczeniach. Początek wpisywania każdego wyrazu w polu oznaczonym kreską, kierunek wpisywania liter poszczególnych wyrazów zgodny z ruchem wskazówek zegara.

Znaczenie wyrazów: 1 — członek załogi bombowca, mający za zadanie zwalczanie nieprzyjacielskich myśliwców; 2 — członek zespołu redakcyjnego „Skrzydlatej", autor książki „Zagadki lotu"; 3 — pilot radziecki, były dowódca polskiego pułku myśliwskiego „Warszawa"; 4 — znajduje się w nim paliwo; 5 — upoważnienie, zezwalające na wykonywanie lotów przez pilota; 6 — w meteorologii: linia łącząca obszary o jednakowej temperaturze; 7 — najprostszy statek powietrzny — także ulubiona zabawa dzieci przy silnym wietrze; 8 — słynny niemiecki konstruktor sterowców — budował sterowce dla przedsiębiorstw komunikacji lotniczej oraz dla wojska (1838 — 1917).

Opracował: Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 25. X. 70 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Wirówka".

Wyciąć Wypełnić Przesłać

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA
WARSZAWA 1, UL. NOWOLIPIE 4

oferuje

ciekawe książki z dziedziny lotnictwa i modelarstwa lotniczego

Zamówienie

Ilość egz.	Autor — Tytuł	Cena zł
.....	B. Arct — ŚLADEM SAMOLOTU Autor wspomina wydarzenia i przygody związane z walkami powietrznymi w okresie II wojny światowej.	13.—
.....	E. Chromy — SZACHOWNICE NAD BERLINEM Pamiętnik pilota 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".	20.—
.....	E. Jungowski — O PIONIERACH POLSKIEJ MYŚLI LOTNICZEJ.	35.—
.....	J. Babiejczuk, J. Grzegorzewski — LOTNICTWO KRAJU RAD.	30.—
.....	O. Wołczek — 1000 SŁÓW O RAKIECIE I KOSMOSIE.	26.—
.....	PORADNIK LOTNICZY Zawiera zwięzłe wiadomości z najpoważniejszych zagadnień aerodynamiki, konstrukcji statków latających i ich zespołów, nawigacji lotniczej, bombardowania, strzelania, fotografii lotniczej, kartografii lotniczej i służby geodezyjnej, astronomii i meteorologii lotniczej.	45.—
.....	W. Tracz — SPORT SPADOCHRONOWY.	28.—
.....	J. Wojciechowski — BUDOWA I PILOTAŻ RADIOMODELI.	40.—
.....	J. Bień — ZASTOSOWANIE ZJAWISKA PODUSZKI POWIETRZNEJ W TECHNICE	22.—
.....	J. Leski — STO WCIELEŃ ŻYROSKOPU.	11.—
.....	W. Schier — MINIATUROWE LOTNICTWO. cz. II. Budowa latających modeli samolotów, szybowców i śmigłowców.	50.—
.....	Z. Mendygrał — ZANIM ROZKAZ ZOSTANIE WYDANY.	10.—
.....	B. Arct — POWIETRZE PEŁNE ŚMIECHU. Ciekawostki i anegdoty lotnicze.	10.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

NADAWCA:

. . . . . .
Nazwisko i imię

. . . . . .
Poczta — powiat

. . . . . .
Miejscowość, ulica, nr domu

. . . . . ,
województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . .
Data Podpis

DRUK

Znaczek pocztowy 20 gr

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA

Warszawa 1
ul. Nowolipie 4

POCZTA LOTNICZA

ŻOŁNIERSKA EMERYTURA

W jakim wieku żołnierze zawodowi przechodzą normalnie na emeryturę i jaki jest najniższy wiek, w którym żołnierz zawodowy może przejść na emeryturę bez straty prawa do zaopatrzenia emerytalnego? — pyta Stanisław Walczewski z Wrocławia.

Żołnierza zwalnia się z zawodowej służby wojskowej w razie osiągnięcia wieku: przez podoficera — 55 lat, przez chorążego i oficera w stopniu do pułkownika włącznie — 60 lat, przez oficera w stopniu generała — 65 lat, przez żołnierza kobietę — 50 lat.

Żołnierza można również zwolnić z zawodowej służby wojskowej, jeżeli nabył prawo do zaopatrzenia emerytalnego z tytułu wysługi lat i osiągnął wiek: podoficer młodszy — 40 lat, podoficer starszy — 50 lat, chorąży, niezależnie od stopnia — 50 lat, oficer młodszy — 40 lat, major — 45 lat, podpułkownik — 50 lat, pułkownik — 55 lat, generał brygady — 58 lat, generał dywizji — 60 lat, generał broni — 62 lata.

Szczegółowo o wszystkich formach zwolnienia żołnierzy z zawodowej służby wojskowej mówi Ustawa z 30 czerwca 1970 r. o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych (Dziennik Ustaw PRL, nr 16 z 7 lipca 1970 r.).

ZAGINIONY LOTNIK

Janina Bebiołka — Szczecin, ul. Wiszesława 22 m. 9 pisze: Mój bliski krewny, Jan Pawelski, syn Józefa i Marii Pawelskich, urodzony w Wieluniu około 1910 roku, z chwilą rozpoczęcia kampanii wrześniowej latał w jednej z eskadr lotniczych stacjonujących w rejonie Poznania jako kapitan obserwator. Z niezbyt ścisłych informacji uzyskanych od por. pil. Kałużnego dowiedziałam się, że w trakcie wykonywania jednego z zadań bojowych zginął.

W związku z brakiem bliższych danych o miejscu i okolicznościach śmierci Jana Pawelskiego, zwracam się niniejszym z uprzejmą prośbą do kolegów zmarłego lub osób mogących poinformować mnie o szczegółach opisanego wyżej zdarzenia.

Mamy nadzieję, że apel naszej Czytelniczki nie pozostanie bez echa.

„COMET" CZY TU-104

Piszecie, iż pierwszym pasażerskim samolotem odrzutowym był samolot „Tu-104" (SP. 31/995). Wydaje się, iż informacja nie jest prawdziwa, gdyż samolot „Tu-104" wszedł do eksploatacji w „Aerofłocie" 15 września 1956 r. Wcześniejszym samolotem tego rodzaju, który wszedł do eksploatacji, był natomiast „Comet" (2 maja 1953 r.) — pisze Zenon Wolański z Gdańska.

„Comet" był rzeczywiście pierwszym pasażerskim odrzutowcem świata. „Tu—104" był natomiast pierwszym pasażerskim odrzutowcem, który zastosowano w eksploatacji masowo (i bezawaryjnie).

W lotniczej KSIĘGARNI

Wacław Malten — RAYAKI 444, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1970, Biblioteczka „Żółtego Tygrysa" str. 111, cena 5 złotych.

Książeczka poświęcona jest utworzeniu i działalności francuskiej grupy myśliwskiej „Normandie Niemen", która wzięła czynny udział w operacjach powietrznych u boku Armii Radzieckiej.

Autor po przedstawieniu projektu utworzenia ochotniczej grupy myśliwskiej Wolnej Francji w Związku Radzieckim, jaki zrodził się podczas rozmowy ambasadorów Francji i ZSRR w Ankarze, opisuje jej dalsze losy. We wrześniu 1942 r. na terenie bazy lotniczej Rayak w Syrii powstała grupa myśliwska nr 3, której dowódcą został major Pouliquen. Otrzymała nazwę: Groupe de Chasse Normandie. Jej godłem stały się heraldyczne symbole szlachetności i odwagi: dwa lamparty o złotych paszczach.

W listopadzie grupa myśliwska w składzie 22 pilotów, lekarza, tłumacza i 60 osób personelu technicznego opuściła Rayak i drogą przez Bagdad, Teheran, Baku, Moskwę osiągnęła Iwanowo. Wkrótce piloci francuscy przystąpili do zapoznania się ze sprzętem radzieckim i do szkolenia. Wreszcie w marcu 1943 r. do Iwanowa przyjechała wysoka komisja, której zadaniem była ocena przygotowania grupy Normandie do zadań bojowych. Komisja jednomyślnie uznała pilotów francuskich za całkowicie przygotowanych do walki.

W marcu 1943 r. Normandie przeniosła się pod Kaługę, trzydzieści kilometrów za linią frontu i weszła w skład 18 pułku myśliwskiego gwardii. Rozpoczęły się loty bojowe. Wreszcie 5 kwietnia 1943 r. — dwaj piloci francuscy strącają dwa pierwsze samoloty hitlerowskie. Ale i następują straty. Jednego dnia ginie trzech pilotów Normandie.

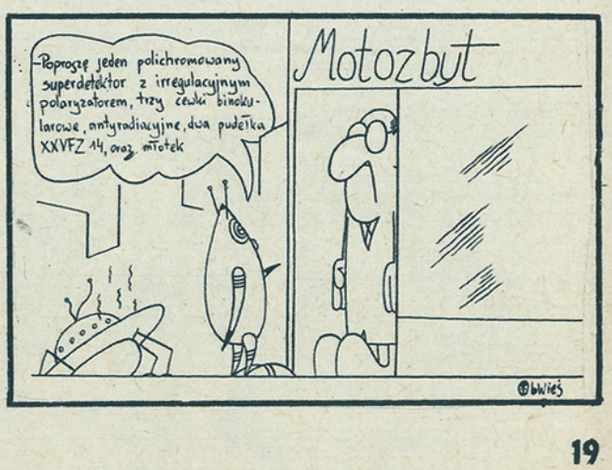
Pułk nieustannie uczestniczy w walkach; uzyskuje zwycięstwa ale ponosi również duże straty. Między innymi ginie dowódca pułku. Dla uczczenia wkładu, jaki wniósł pułk do bitwy o przeprawy przez Niemen, dodano mu do nazwy dotychczasowej: Niemen.

W okresie trzech swoich kampanii pułk Normandie Niemen wykonał 4986 lotów bojowych i stoczył 869 walk powietrznych. W walkach tych zestrzelił 273 samoloty hitlerowskie na pewno i 14 prawdopodobnie. Ponadto pułk ten zniszczył 156 samochodów różnych typów, 22 parowozy oraz 27 pociągów. Czterdziestu sześciu pilotów francuskich poległo na ziemi radzieckiej.

Na podstawie porozumienia francusko — radzieckiego, dnia 14 czerwca 1945 r. czterdzieści przekazanych Francuzom na własność radzieckich Jaków ze znakami lotnictwa francuskiego, za sterami których siedli piloci Normandie Niemen, wystartowało do Francji. Przelotami etapowymi przez Pragę, Stuttgart i Saint — Dizier osiągnęli paryskie lotnisko Le Bourget. Po latach wojny znaleźli się w swej ojczyźnie.

Rayaki 444 napisana została przystępnie i ciekawie. Opisy oparte na faktach zawierają wiele elementów poznawczych. Książeczka zawiera sporo mało znanych wydarzeń z działalności pułku Normandie — Niemen.

Polecamy! (t)

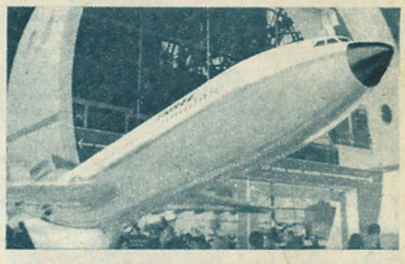


FARNBOROUGH-1970

27 Brytyjski Salon Lotniczy odbył się w dniach 7—13 września 1970 r. tradycyjnie w Farnborough. Składał się on z wystawy brytyjskiego przemysłu lotniczego i rakietowego (ok. 300 wystawców) oraz z pokazów w locie (ok. 100 samolotów i śmigłowców produkcji brytyjskiej lub innych, lecz z brytyjskim wyposażeniem). Salony w Farnborough należą, obok salonów paryskich do największych imprez lotniczych tego rodzaju na świecie. Specjalnością salonów w Farnborough są zagadnienia technologii i osprzętu lotniczo-rakietowego, w szczególności awioniki.

Przemysł lotniczy Wielkiej Brytanii, skoncentrowany obecnie w 5 zjednoczeniach firmowych, zatrudnia 232 600 osób. Na przestrzeni ostatnich 10 lat liczba pracowników tego przemysłu zmalała o 20 000 osób, lecz eksport wyrobów wzrósł ponad 2-krotnie.

Największym wydarzeniem tegorocznego salonu były przeloty pasażerskiego samolotu naddźwiękowego „Concorde-002", przechodzącego obecnie próby. Pokazano również samolot VC-10, służący jako latająca hamownia dla silników RB-211. Poza tym można było zobaczyć w locie m. in.: 2-miejscową wersję pionowzlotu „Harrier", samoloty pasażerskie „Trident-3B" i BAC — 111 — 475, śmigłowiec 4-miejscowy LTH-1 „Grasshopper", oraz maszyny zagraniczne — samoloty: Fokker F-28, „Fellowship", Soko „Galeb" i „Jastreb" (Jugosławia), Grumman „Gulfstream-2", Macchi MB-326 i 336, DHC-6 „Twin Otter", LTV „Corsair" A-7E, BAC/Breguet „Jaguar" (wersja 1 i 2-miejscowa), a także śmigłowce — SA-341 „Gazelle" i SA-330 „Puma".



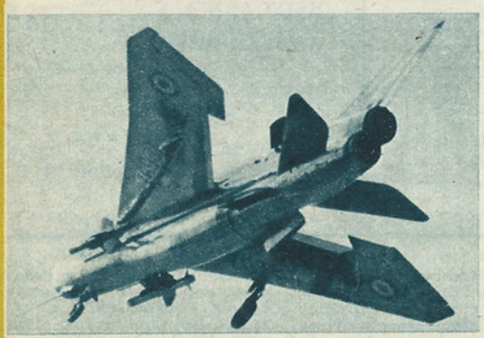
Makieta aerobusu pasażerskiego BAC-311.

Model pionowzlotu pasażerskiego HS-141.

Odrzutowy samolot bojowy BAC/Breguet „Jaguar" — wynik współpracy brytyjsko-francuskiej.

Dwumiejscowy pionowzlot HS „Harrier" T-2.

Zdjęcia: „Air Cosmos", „Flug Revue", BAC.



Naddźwiękowy samolot myśliwski BAC „Lightning" z rakietami „Firestreak".

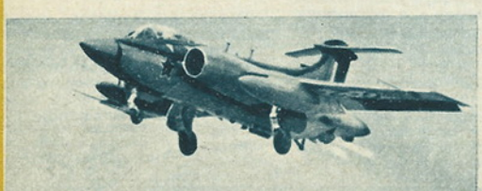
Naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde-002" (drugi prototyp).

Samoloty BAC-111, najbardziej dotąd udane brytyjskie odrzutowce pasażerskie.

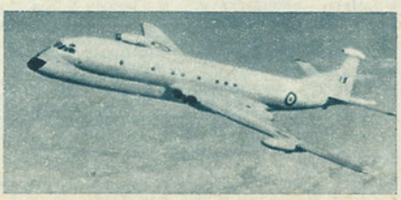
Samolot dyspozycyjny HP-137 „Jetstream".

Samolot gospodarczy BN „Islander"

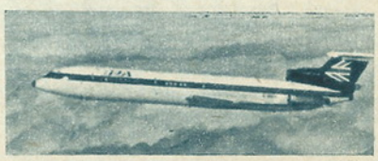
Samolot VC-10 jako latająca hamownia silników RB-211.

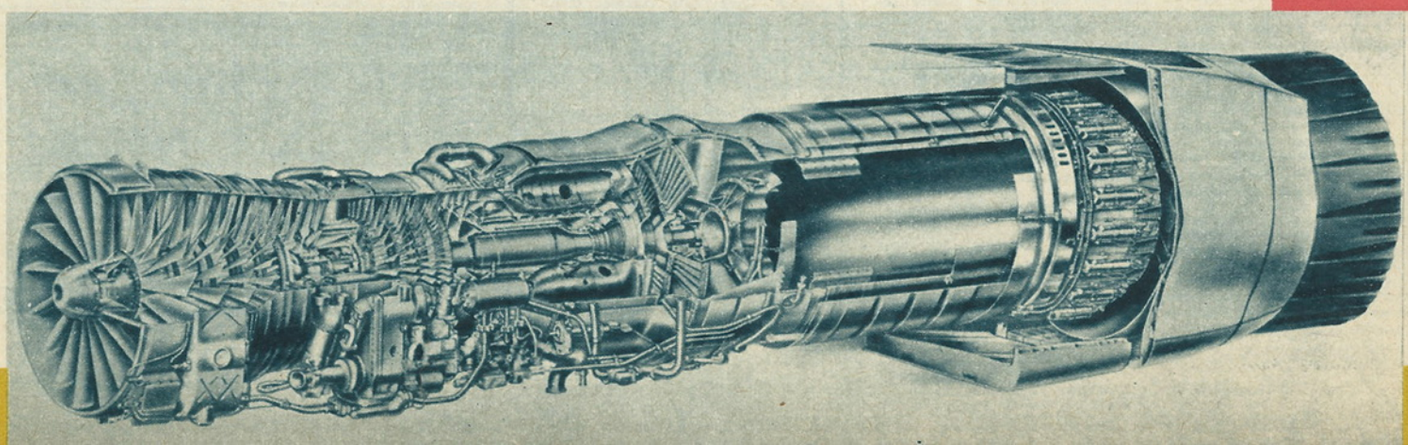


Dwumiejscowy samolot szturmowy HS „Buccaneer" S-50.



Morski samolot patrolowy HS „Nimrod".



Odrzutowy samolot pasażerski „Trident-3B"

Niżej: Przekrój perspektywiczny silnika BR/SNECMA „Olympus 593" do samolotu „Concorde". Ciąg silnika — 17 420 kp z dopalaczem.